

Faculté de Droit de l'Université de Paris

Henry CLERC

Chef d'Escadron du Train,

**LA RESPONSABILITÉ DE L'ETAT
DANS LA CIRCULATION
DES AUTOMOBILES MILITAIRES**

THÈSE DE DOCTORAT

soutenue par le Commandant Henry CLERC,

devant la Faculté de Droit de Paris,

le 11 Juin 1932, à 14 heures.

Président : M. RENÉ JACQUELIN.

Assesseurs : M. BARTHÉLEMY.

M. LE FUR.

TUNIS

IMPRIMERIE J. C. BONICI

53, Rue de Naples

1932

Faculté de Droit de l'Université de Paris

Henry CLERC

**LA RESPONSABILITÉ DE L'ETAT
DANS LA CIRCULATION
DES AUTOMOBILES MILITAIRES**

THÈSE DE DOCTORAT

soutenue par le Commandant Henry CLERC,

devant la Faculté de Droit de Paris,

le 11 Juin 1932, à 14 heures.



Assesseurs :

M. BARTHÉLEMY, M. LE FUR

Président de thèse,

M. JACQUELIN

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.



A LA MÉMOIRE
DE MON PÈRE,
François CLERC.

INTRODUCTION

La circulation des automobiles en France s'est développée dans des proportions extraordinaires depuis quelques années. Malheureusement le nombre des accidents occasionnés s'est accru dans les mêmes proportions. C'est la rançon inévitable du progrès.

Mais s'il est impossible d'éviter les accidents avec une circulation automobile aussi intense, il est du moins souhaitable que les malheureuses victimes soient assurées de recevoir une réparation équitable du préjudice qu'elles ont subi.

Or, les textes qui fixent les conditions de la responsabilité civile sont les articles 1382 à 1386 du Code civil. Il n'y en a pas d'autres. Rédigés en 1804 ils n'ont certes pas été écrits avec l'intention de donner satisfaction aux victimes des automobilistes.

La responsabilité civile est basée sur la faute prouvée. La victime doit faire la preuve de la faute du conducteur. Tâche malaisée, on le conçoit; parfois impossible, s'il n'y a pas de témoins ou si l'accident a eu lieu sans qu'une faute quelconque puisse être reprochée au conducteur. Faute de pouvoir administrer la preuve, la victime n'est pas indemnisée; c'est la solution du Code civil.

De toute évidence, il fallait une intervention du législateur. Il convenait soit de modifier les articles du Code civil sur la responsabilité et de les adapter à la situation nouvelle créée par les dangers de la circulation automobile, soit d'instituer un régime spécial de responsabilité pour les accidents de la circulation, à l'exemple de ce qui a été fait pour les accidents du travail.

L'intervention du législateur ne s'est pas produite. A défaut de la solution législative, il restait la solution judiciaire.

Par une interprétation audacieuse des textes du Code civil, juridiquement très contestable, pratiquement fort heureuse, la jurisprudence civile a donné au problème de la réparation des dommages causés par les automobilistes la solution d'équité que réclamait l'opinion publique. Elle applique l'article 1384 § I du Code civil qui édicte une présomption de faute à la charge de l'automobiliste. La victime n'a plus aucune faute à prouver pour être indemnisée.

La jurisprudence administrative s'est trouvée devant le même problème à résoudre.

Le nombre des automobiles de l'Etat, en particulier des automobiles militaires va sans cesse en croissant. L'armée se motorise rapidement. Les voitures rapides ont remplacé la cavalerie dans le service de reconnaissance. L'infanterie se déplace en camions. L'artillerie de campagne est portée, pendant que l'artillerie lourde est tractée. Tout le ravitaillement s'effectue par camions automobiles. Bref, le moteur chasse le cheval et le service automobile de l'armée prend une importance considérable.

Une conséquence certaine de cet état de choses est la multiplication des accidents causés par les automobiles militaires. Le Conseil d'Etat, seul compétent pour statuer sur la responsabilité de l'Etat, a été assailli de demandes en indemnités.

Comme la juridiction judiciaire, il a pu se rendre compte de l'injustice qu'il y avait à exiger des malheureuses victimes des automobiles militaires, la preuve de la faute du conducteur. Comme elle, il a dû chercher une solution équitable au problème de la réparation des dommages causés par les automobiles.

Jugeant en équité, il est arrivé à la même solution que la juridiction judiciaire. Usant de son pouvoir discrétionnaire, il a créé une présomption de faute à la charge du conducteur militaire. La victime de l'automobiliste militaire n'a plus aucune preuve à faire pour être indemnisée. Le conducteur militaire est présumé en faute comme le conducteur privé; et l'Etat est responsable de cette présomption de faute.

C'est cette jurisprudence automobile du Conseil d'Etat que nous nous proposons d'étudier.

*
* *

Bien que notre étude porte spécialement sur la responsabilité civile de l'Etat, telle qu'elle ressort de la jurisprudence du Conseil d'Etat, nous ne pouvons pas laisser délibérément de côté la responsabilité civile et la responsabilité pénale du conducteur militaire.

Ces trois responsabilités sont mises en cause simultanément dans la plupart des accidents et réagissent l'une sur l'autre. La responsabilité pénale entraîne la responsabilité civile du conducteur, et celle-ci, mise en cause, réduit d'autant la responsabilité de l'Etat.

Afin de bien mettre en évidence dans son cadre, la responsabilité de l'Etat, et d'en marquer les contours, nous donnerons au préalable une analyse rapide de la responsabilité pénale et de la responsabilité civile du conducteur.

*
* *

Puis, après avoir donné quelques notions générales sur l'idée relativement neuve d'une responsabilité de l'Etat, nous exami-

nerons quelle est la juridiction compétente pour statuer sur la responsabilité de l'Etat.

*
**

Nous aborderons ensuite l'étude détaillée de la jurisprudence automobile du Conseil d'Etat, telle qu'elle ressort des principaux arrêts.

Nous la suivrons dans les principales étapes de son évolution : l'accident d'automobile considéré comme un fait de service ordinaire avec la preuve à la charge de la victime; puis la création d'une présomption de faute à la charge du conducteur qui dispense la victime de toute preuve pour obtenir la réparation du préjudice qu'elle a subi.

Nous examinerons l'état actuel de cette jurisprudence dans les principaux cas d'espèces tels que la collision entre automobile et piéton, la collision entre automobiles, et le transport gratuit.

Nous ferons remarquer qu'en réservant certains cas d'exonération, tels que le cas de force majeure, le cas fortuit et la faute de la victime, le Conseil d'Etat ne consacre pas la théorie du risque.

Nous ferons un large appel aux jugements et arrêts de la jurisprudence judiciaire qui s'est livrée à un gros travail d'élaboration en matière de jurisprudence automobile et nous verrons que la jurisprudence administrative a finalement adopté les principales solutions de la jurisprudence civile.

*
**

Nous réserverons un chapitre spécial pour examiner l'influence que peut avoir l'ordre hiérarchique, donné au conducteur, sur les trois responsabilités qui sont mises en jeu dans un accident d'automobile militaire : la responsabilité pénale du conducteur; la responsabilité civile du conducteur et la responsabilité civile de l'Etat.

*
**

A propos de l'indemnisation de la victime, nous donnerons les règles de procédure et nous étudierons le délicat problème posé par l'existence de deux juridictions souveraines, la juridiction judiciaire et la juridiction administrative, statuant en toute indépendance à propos du même accident, l'une sur la responsabilité civile du conducteur, l'autre sur la responsabilité civile de l'Etat, et pouvant aboutir à des contrariétés de jugements à peu près impossibles à redresser.

Dans l'ensemble, nous montrerons que le Conseil d'Etat, s'inspirant des résultats heureux obtenus dans la même matière par la jurisprudence judiciaire a donné au problème de la réparation des dommages causés par les automobiles militaires la solution qui était impérativement réclamée par l'équité.



Digitized by the Internet Archive
in 2026

CHAPITRE PREMIER

LA RESPONSABILITE PENALE DU CONDUCTEUR D'AUTOMOBILE MILITAIRE

- I Le service n'influe pas sur la responsabilité pénale.
 - II Les textes applicables : lois pénales, décrets, arrêtés préfectoraux et municipaux.
 - III Les infractions
 - A. Les contraventions.
 - B. Les délits.
 - VI La juridiction compétente.
-

CHAPITRE PREMIER

LA RESPONSABILITE PENALE DU CONDUCTEUR D'AUTOMOBILE MILITAIRE

SECTION I.

LE SERVICE N'INFLUE PAS SUR LA RESPONSABILITE PENALE

La responsabilité pénale du conducteur d'automobile militaire est mise en cause dans les mêmes conditions que celle du conducteur privé. Les mêmes textes lui sont applicables, soit qu'ils énumèrent et définissent les différents actes qui constituent des infractions pénales, soit qu'ils indiquent les peines qui sont applicables à chacune d'elles.

Le fait du service n'a aucune influence sur la responsabilité pénale du conducteur militaire. En aucune manière, la violation d'un texte pénal, d'un article du Code pénal, par exemple, ou du décret réglementaire qu'on appelle communément le Code de la route, ne peut être considérée comme la conséquence normale du service.

Un tel acte, bien que commis à l'occasion du service, et dans l'exercice de la fonction, présente un caractère distinct et personnel qui engage toujours la responsabilité pénale de l'auteur et entraîne sa comparution devant le tribunal répressif.

SECTION II

LES TEXTES APPLICABLES : LOIS PENALES, DECRETS ARRETES PREFECTORAUX ET MUNICIPAUX

La prison et l'amende sont les peines qui sanctionnent les différentes infractions pénales commises par les conducteurs d'automobiles.

Elles portent atteinte à la liberté individuelle et au droit de propriété proclamés par la Déclaration des droits de 1789. C'est pourquoi il appartient au législateur seul, de déclarer au nom de la société dont il est l'organe, d'une part, quels sont les actes qui sont illicites et constituent des infractions, d'autre part, quelles sont les peines attachées à chaque infraction.

Tout délit doit être prévu par une loi. Toute peine doit être attachée par la loi aux injonctions ou prohibitions qu'elle contient. C'est le principe de la légalité des délits et des peines, posé par la Révolution comme garantie de la liberté individuelle.

Les lois pénales applicables au conducteur d'automobile sont : le Code pénal; la loi du 30 mai 1851 sur la police du roulage; la loi du 17 juillet 1908, établissant, en cas d'accident, la responsabilité des conducteurs de véhicules de tout ordre.

La loi seule est donc la source du droit pénal; tel est le principe; mais il y a des tempéraments.

Le pouvoir exécutif, chargé de faire exécuter les lois et de prendre des mesures d'intérêt national, est investi du pouvoir réglementaire pour l'ensemble du territoire, en exécution de l'article 3 de la loi constitutionnelle du 25 février 1875.

C'est à ce titre que le chef du Pouvoir exécutif a pris le décret du 31 décembre 1922, appelé Code de la route, qui réglemente la circulation sur les routes et constitue la charte de l'automobiliste. Ce décret a été modifié successivement par les décrets du 12 avril 1927, du 27 août 1928 et 8 octobre 1929.

Le pouvoir réglementaire appartient aussi aux préfets pour la grande voirie, en exécution des lois du 22 décembre 1789, du 20 août 1881, du 5 avril 1884, du 30 mai 1851, et aux maires pour la petite voirie en exécution des mêmes lois.

C'est à ce titre qu'ils prennent des arrêtés pour assurer l'exécution des lois et fixer certaines règles qui présentent un intérêt local, et qu'ils réglementent la circulation automobile, en particulier la vitesse dans les agglomérations.

Il est à remarquer que les décrets et les arrêtés préfectoraux et municipaux se bornent à indiquer quels sont les faits qui constituent des infractions, sans édicter des peines correspondantes.

Les autorités qui les prennent ont délégation du pouvoir législatif pour incriminer seulement. Quant aux peines, elles sont édictées exclusivement par le législateur.

Mais les faits incriminés légalement par les autorités administratives tombent sous le coup de l'article 471 § 15 du Code pénal ainsi

conçu : « Seront punis d'une amende depuis 1 franc jusqu'à 5 francs... ceux qui auront contrevenu aux règlements ou arrêtés publiés par l'autorité administrative et ceux qui ne se seront pas conformés aux règlements ou arrêtés publiés par l'autorité municipale en vertu des articles 3 et 4, titre II, de la loi des 16-24 août 1790 et de l'article 46, titre I de la loi des 19-22 juillet 1791 ».

En résumé, pour que la responsabilité pénale de l'automobiliste puisse être mise en cause, devant les tribunaux répressifs, il faut, d'une part, un fait constituant une infraction, prévue par la loi et, d'autre part, une peine déterminée attachée au fait incriminé.

Si l'une quelconque de ces deux conditions fait défaut, l'autorité chargée d'assurer l'exécution des lois ne peut intervenir, elle se heurte à l'inviolabilité de la personne et de la propriété, principe posé par la Déclaration des droits de 1789.

SECTION III

LES PRINCIPALES INFRACTIONS

A.

LES CONTRAVENTIONS

La contravention est l'infraction pénale punie par la loi de peines de simple police, c'est-à-dire de 1 à 15 francs d'amende et de 1 à 5 jours de prison.

La constatation matérielle de l'acte qui est prohibé et sanctionné par un texte pénal, une loi, un décret réglementaire, un arrêté préfectoral ou municipal, suffit pour entraîner une contravention.

L'intention n'est pas exigée comme condition générale de culpabilité. Il s'agit ici de mesures qui intéressent l'ordre et la sécurité publics. Celui qui les viole manque de sens social, non de sens moral. Il fait preuve de négligence ou d'imprudence. L'élément moral de l'infraction, l'intention, n'intervient pas. Le fait seul d'être venu contre la loi (*contra venire*) suffit pour se voir appliquer la peine prévue pour chacune des infractions.

Les faits qui constituent des contraventions pour l'automobiliste sont énumérés par les textes que nous avons indiqués, en particulier par le Code de la route. Ils sont punis par le Code pénal et la loi du 30 mai 1851.

Il convient de distinguer les contraventions de grande et de petite voirie et les contraventions de police.

La grande voirie comprend les routes nationales et départementales.

La petite voirie comprend les chemins vicinaux, les rues et les places non situées dans le prolongement des routes de grande voirie.

Les contraventions de police sont les infractions à la circulation prévues pour la plupart par le Code de la route. Les principales sont les suivantes : l'excès de vitesse; défaut d'éclairage; défaut de plaque d'immatriculation; stationnement sans nécessité; abandon du véhicule; dépassement à droite; défaut de signal avertisseur; échappement libre; priorité de passage non observée, etc...

B

LES DELITS

Les délits sont des infractions plus graves que les contraventions et punies de peines correctionnelles, c'est-à-dire d'un emprisonnement de 6 jours à 5 ans, et d'une amende au-dessus de 16 francs.

Comme pour les contraventions, et pour les mêmes raisons, l'intention n'est pas exigée comme condition de culpabilité. La constatation matérielle du délit suffit pour engager des poursuites contre l'auteur.

Les délits dont peut se rendre coupable l'automobiliste sont au nombre de quatre : l'homicide involontaire; les coups et blessures involontaires; le délit de fuite et le délit de chasse commis avec une automobile.

L'homicide involontaire est prévu et puni par l'article 319 du Code pénal, ainsi conçu :

« Quiconque, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou inobservation des règlements, aura commis involontairement un homicide, ou en aura été involontairement la cause, sera puni d'un emprisonnement de 3 mois à 2 ans et d'une amende de 50 francs à 600 francs. »

Pour être condamné aux peines prévues par l'article 319 du Code pénal, il faudra donc prouver, d'une part que l'automobiliste a commis une des cinq fautes énumérées dans l'article : maladresse, imprudence, inattention, négligence et inobservation des règlements; d'autre part que la faute commise est la cause directe de l'homicide involontaire.

Si marchant à une vitesse excessive dans une agglomération, un conducteur blesse mortellement une personne, l'article 319 du Code pénal lui est applicable, car les deux conditions exigées sont réunies.

En effet, il y a inobservation des règlements, l'arrêté du maire imposant une allure modérée dans la traversée de l'agglomération; et la faute commise est la cause directe de l'homicide. C'est en raison de l'excès de vitesse que le conducteur n'a pu rester maître de son véhicule et l'arrêter avant la collision.

Si au lieu d'être un excès de vitesse, la faute relevée à la charge du conducteur avait été, par exemple, exclusivement le défaut de plaque d'immatriculation, la responsabilité pénale du conducteur ne serait pas en jeu. Il y aurait bien inobservation des règlements, car le Code de la route rend obligatoire les plaques d'immatriculation; mais il n'y aurait pas relation de cause à effet entre cette faute et l'accident.

Les coups et blessures involontaires sont prévus et réprimés par l'article 320 du Code pénal, ainsi conçu :

« S'il n'est résulté du défaut d'adresse ou de précautions que des blessures ou coups, le coupable sera puni de 6 jours à 2 mois d'emprisonnement et d'une amende de 16 francs à 100 francs ou de l'une de ces deux peines seulement. »

Comme pour l'homicide involontaire, il est nécessaire pour l'application de cet article, qui est le complément du précédent, de prouver à la charge du conducteur l'une des cinq fautes prévues par l'article 319, et le rapport de cause à effet entre cette faute et l'accident.

Le délit de fuite est prévu et réprimé par la loi du 17 juillet 1908 dont l'article unique est ainsi conçu :

« Tout conducteur d'un véhicule quelconque qui, sachant que ce véhicule vient de causer ou d'occasionner un accident, ne se sera pas arrêté et aura ainsi tenté d'échapper à la responsabilité pénale ou civile qu'il peut avoir encourue, sera puni de six jours à deux mois de prison et d'une amende de seize francs à cinq cents francs, sans préjudice des peines contre les crimes ou délits qui se seraient joints à celui-ci.

Dans le cas où il y aurait lieu, en outre, à l'application des articles 319 et 320 du Code pénal, les pénalités encourues aux termes de ces articles seraient portées au double.

Les dispositions de l'article 463 du Code pénal sont applicables au délit prévu par la présente loi. »

La loi du 17 juillet 1908 punit donc le conducteur d'automobile ou de tout autre véhicule qui ne s'est pas arrêté sachant que son véhicule venait de causer un accident.

Pour que le délit de fuite soit constitué il faut la réunion de deux conditions.

Le conducteur doit avoir eu connaissance de l'accident, de la collision qui s'est produite entre son véhicule et la victime; sinon il serait de bonne foi.

Il faut, en outre, qu'il ait eu l'intention d'échapper, par la fuite, à la responsabilité pénale ou civile qu'il peut avoir encourue. Il doit donc après l'accident s'arrêter suffisamment longtemps pour que les premières constatations des conditions de l'accident puissent être faites, soit par la victime, soit par les témoins.

Le texte de la loi indique qu'il suffit d'avoir voulu échapper à la responsabilité pénale ou civile; c'est-à-dire qu'il y a délit de fuite si le conducteur continue sa route après avoir heurté, soit une personne, soit une chose, une autre automobile par exemple.

De plus, la loi du 17 juillet 1908 n'exige nullement pour qu'une condamnation soit prononcée contre l'auteur d'un accident qui a pris la fuite, que le juge constate que le prévenu ait effectivement encouru une responsabilité pénale ou civile; il suffit qu'il ait pu l'encourir. Cri. 15 janvier 1921. (D. P. 1921 — I — 223).

Il y a lieu de remarquer que les peines prévues par la loi du 17 juillet 1908 s'appliquent sans préjudice de celles qui pourraient résulter d'autres délits, concomitants, comme l'homicide et les blessures involontaires prévus par les articles 319 et 320 du Code pénal.

Il y a là une dérogation à la règle de droit pénal du non cumul des peines; dérogation voulue par le législateur, en raison de la gravité de l'infraction.

La loi du 1^{er} mai 1924 prohibe l'automobile comme moyen de chasse pour poursuivre et rabattre le gibier (art. 9.).

L'article 12 prescrit une peine de 100 à 500 francs d'amende et un emprisonnement de 6 jours à 2 mois pour ceux qui auront chassé avec des engins prohibés, dont l'automobile. Il faut donc être, pour l'application de cet article, en action de chasse sur la voiture et s'en servir pour poursuivre, rabattre ou tirer le gibier.

L'article 14 stipule que les peines prévues par la loi pour le délit de chasse seront portées au double quand le délinquant aura usé d'une automobile pour se rendre sur les lieux du délit.

SECTION IV

LA JURIDICTION COMPETENTE :

LA JURIDICTION REPRESSIVE DE DROIT COMMUN

Jusqu'en 1926 les contraventions de grande voirie, par exemple les dégradations aux routes nationales et départementales prévues par

l'article 9 de la loi du 30 mai 1851, le passage des ponts suspendus, prévu par l'article 16 du Code de la route, étaient jugées par le Conseil de préfecture, avec appel au Conseil d'Etat.

Les tribunaux de l'ordre judiciaire statuaient sur les contraventions de petite voirie, c'est-à-dire celles commises sur les chemins vicinaux, ou dans les rues et places des villes n'étant pas dans le prolongement des routes de grande voirie.

Les mêmes tribunaux statuaient également sur les contraventions de police prévues pour la plupart par le Code de la route et réprimées par le Code pénal et la loi du 30 mai 1851.

Le décret du 18 juin 1926 a unifié les compétences en matière de police de la circulation et de la conservation des voies publiques.

Le nouveau système institué attribue compétence, en principe, aux tribunaux de simple police pour toutes les infractions à la police de la circulation quelle que soit la voie publique utilisée.

L'article I § I du décret du 18 juin 1926 est ainsi conçu :

« A partir de la promulgation du présent décret, toutes les infractions aux lois et règlements concernant soit la police de la circulation sur les voies publiques ou privées ouvertes à la circulation du public, soit la police de la conservation des voies régulièrement classées comme voies publiques à quelque catégorie que ces voies appartiennent, seront portées devant les tribunaux de l'ordre judiciaire... »

Actuellement, les tribunaux de l'ordre judiciaire sont donc seuls compétents pour statuer sur toutes les contraventions de grande ou de petite voirie et de police, ainsi que sur les autres infractions à la circulation.

Par ailleurs, le Code de justice militaire du 9 mars 1928 qui a remplacé le Code de 1857, réduit la compétence des tribunaux militaires aux infractions spéciales d'ordre militaire et aux infractions de toute nature commises dans les casernes ou établissements militaires.

L'article 2 est ainsi conçu :

« A dater de la mise en vigueur de la présente loi, les juridictions militaires des armées de terre, telles qu'elles seront organisées par les dispositions ci-après, n'auront plus à connaître, en temps de paix, sauf les exceptions prévues par la présente loi, que des infractions spéciales, d'ordre militaire, prévues au livre II ci-après.

Tous les autres crimes, délits ou contraventions commis par les militaires ou assimilés, en temps de paix, seront jugés au début des audiences, par les tribunaux ordinaires, conformément aux disposi-

tions du Code d'instruction criminelle, du Code pénal, et des lois pénales de droit commun.

En matière correctionnelle le jugement de l'affaire devra être poursuivi d'urgence.

Continuerant à être jugées par les juridictions militaires les infractions de toute nature commises dans les casernes, quartiers, établissements militaires et chez l'hôte. »

Il résulte de cet article du nouveau Code de justice militaire que toutes les infractions à la circulation, contraventions ou délits, commises par les conducteurs militaires sont actuellement jugées par les tribunaux de droit commun.

Le décret du 18 décembre 1926 et le Code de justice militaire du 9 mars 1928 accordent donc aux tribunaux de droit commun pleine et entière juridiction pour toutes les infractions à la circulation de quelque nature qu'elles soient.

Les contraventions seront portées devant le tribunal de simple police et les délits devant le tribunal correctionnel.

CHAPITRE DEUX

LA RESPONSABILITE CIVILE DU CONDUCTEUR D'AUTOMOBILE MILITAIRE

- I La responsabilité civile du conducteur militaire dans le service.
 - A. Le fait du service ne supprime pas la responsabilité civile.
 - B. La responsabilité civile est mise en jeu en cas de faute lourde et en cas d'infraction pénale.
 - C. La responsabilité civile du conducteur et celle de l'Etat coexistent.
 - II La responsabilité civile du conducteur militaire hors du service.
-

CHAPITRE DEUX

LA RESPONSABILITE CIVILE DU CONDUCTEUR D'AUTOMOBILE MILITAIRE

SECTION I

LA RESPONSABILITE CIVILE DU CONDUCTEUR D'AUTOMOBILE MILITAIRE DANS LE SERVICE

A

LE FAIT DU SERVICE NE SUPPRIME PAS LA RESPONSABILITE CIVILE DU CONDUCTEUR

Le conducteur militaire, auteur d'un homicide involontaire, peut être condamné par application de l'article 319 du Code pénal à une amende de 50 à 600 francs et à un emprisonnement de 3 mois à 2 ans.

C'est là le résultat de l'action publique, intentée par le ministère public, au nom de la société. Il y a eu trouble social, violation d'une règle d'ordre public. La société se défend en infligeant une peine au coupable, espérant qu'une sanction pénale incitera l'auteur de l'infraction à plus de prudence pour l'avenir et servira d'exemple à ceux qui seraient tentés de l'imiter.

Mais il y a eu un dommage causé. Les ayants-droit de la victime, ses enfants par exemple, par la disparition de leur père, ont subi un préjudice matériel et moral qu'il s'agit de réparer en leur accordant une indemnité équitablement calculée.

On peut se demander si la réparation doit être effectuée par prélèvement sur le patrimoine personnel du conducteur, autrement dit si la responsabilité civile du conducteur est en jeu.

L'idée d'une responsabilité civile d'un conducteur militaire, causant un accident dommageable, dans l'exécution d'un service com-

mandé, peut surprendre à priori. En effet, le conducteur militaire est un agent de l'Etat. Il appartient à un service public auquel il est lié par l'effet de la loi de recrutement sans qu'intervienne sa volonté. Il n'est même pas salarié; de plus il est tenu à une obéissance stricte. Il semble qu'en cas de dommage causé par la voiture qu'il conduit, sa responsabilité civile ne puisse être mise en jeu et que seule celle de l'Etat s'offre en garantie de la réparation du préjudice.

Il en est bien ainsi dans la plupart des cas et ce n'est que lorsqu'il y a faute personnelle exceptionnellement lourde, en particulier quand il y a infraction pénale, que la responsabilité civile du conducteur peut être mise en cause.

B

LA RESPONSABILITE CIVILE DU CONDUCTEUR

EST MISE EN CAUSE

EN CAS DE FAUTE PERSONNELLE LOURDE

ET D'INFRACTION PENALE

Le conducteur d'automobile militaire peut, dans l'exécution de son service, commettre une faute lourde, qui se détache nettement du service, qui ne peut être à aucun titre, considérée comme le résultat de l'exécution normale du service. C'est par exemple un conducteur qui se rend coupable d'homicide involontaire, à la suite d'un excès de vitesse. On chercherait vainement dans les ordres qui lui ont été donnés, une raison quelconque pour justifier son acte, et mettre à couvert sa responsabilité.

D'ailleurs, il ne serait pas désirable qu'il en fût ainsi. Si l'Etat couvrait systématiquement toutes les fautes de ses agents, quelque grossières qu'elles fussent, il ferait de ceux-ci des êtres irresponsables, qui, forts de leur immunité, deviendraient de véritables dangers publics.

En outre il chargerait lourdement le budget de l'Etat qui devrait supporter le poids de toutes les réparations accordées aux particuliers, victimes d'un dommage causé par le fonctionnement des services publics.

En cas de faute lourde, d'infraction pénale en particulier, la responsabilité civile du conducteur militaire est donc engagée au même titre que sa responsabilité pénale.

Le point délicat est de définir le critérium qui permet de distinguer la faute personnelle, qui entraîne la responsabilité personnelle.

On se base sur le degré de gravité de la faute, sur le plus ou moins d'habileté et de prudence dont a fait preuve le conducteur dans la conduite de son véhicule.

Il y a un cas où il n'y a aucune hésitation possible. C'est quand le conducteur a commis une infraction qui tombe sous le coup de la loi pénale. A aucun titre, l'inobservation d'un décret réglementaire, comme le Code de la route ou la violation d'un article du Code pénal, ne peuvent être considérées comme des actes résultant normalement de l'exécution du service. Ce sont là des fautes séparables de la fonction, bien que commises dans l'exercice de celle-ci, ayant un caractère distinct et personnel et engageant la responsabilité personnelle de l'auteur.

Dans ce cas, la victime est investie par l'article 3 du Code d'instruction criminelle d'une action civile qu'elle peut porter soit devant les tribunaux criminels, accessoirement à l'action publique, soit directement devant les tribunaux civils.

C'est précisément le cas pour tous les délits commis par les conducteurs d'automobiles militaires.

Les arrêts suivants mettent en cause la responsabilité civile des conducteurs militaires, auteurs d'accidents dommageables au cours de l'exécution d'un service.

Civ. 7 février 1923. (D. P. 1926 — I — 93)

« ...Attendu que l'action intentée par Roger, tendant à la réparation du préjudice subi par la demoiselle Roger, sa fille mineure, blessée par la voiture automobile appartenant à Raymond, soldat au 102^e Régiment d'infanterie territoriale, affecté par l'autorité militaire à la conduite de cette voiture. Qu'elle était fondée sur ce que Raymond qui conduisait, dans une rue de Saint-Etienne, à une vitesse excessive, a commis une fausse manœuvre par suite de laquelle la voiture a broyé la jambe de la demoiselle Roger.

Attendu que si, en vertu du principe de la séparation des pouvoirs administratif et judiciaire, l'autorité administrative est, en règle générale seule compétente pour prononcer sur la responsabilité d'un militaire, résultant du dommage qu'il a causé par un acte accompli au cours d'un service commandé, il en est autrement quand le fait allégué *présente le caractère d'un délit*; qu'en pareil cas, l'action civile dirigée contre l'auteur de l'infraction pénale doit, aux termes de l'article 54 du Code de justice militaire (1), être portée devant les tribunaux civils... ».

(1) L'article 54 du Code de justice militaire de 1857 a été remplacé par l'article 2 du Code de justice militaire du 9 mars 1928.

COLMAR, 13 octobre 1924 (D. H. 1925 — 68)

«...Attendu qu'en suite d'une collision survenue entre une automobile du service de la reconstitution et la dame S. laquelle y a trouvé la mort...

Attendu, ainsi que l'a souverainement décidé la Cour de cassation, que si les tribunaux judiciaires ne doivent pas connaître des actes accomplis par les agents de l'administration, il en est autrement lorsque ces agents ont commis une faute ayant un caractère personnel et se détachant de l'exercice de la fonction.

Attendu que l'acte dont fut victime la dame S. constitue donc, dans une infraction d'ailleurs à la loi pénale, une faute séparable de sa fonction d'agent de l'Etat bien que commise dans l'exercice de celle-ci, faute ayant un caractère distinct et personnel.

Attendu que de cette faute personnelle découlent à la fois la responsabilité propre du conducteur et la compétence de l'autorité judiciaire... »

COLMAR, 13 octobre, 17 novembre 1924 (D. H. 1925 — 68)

« ...Attendu qu'à Riedisheim, le 4 octobre 1919, une automobile conduite par le soldat Armand Durand, en service commandé, renversait et blessait mortellement le jeune Armspach...

Attendu que si une faute personnelle est imputée à l'agent, faute, d'une part distincte de la fonction, bien que commise à son occasion, et d'autre part, faute lourde inexcusable, assimilable au dol ou qui, si les faits étaient établis, aurait le caractère non d'un léger manquement, mais d'une infraction pénale; la juridiction exceptionnelle du juge civil peut alors s'exercer, mais à l'encontre du *fonctionnaire lui-même* et par action directe... ».

C.

LA RESPONSABILITE CIVILE DU CONDUCTEUR

ET CELLE DE L'ETAT COEXISTENT

La responsabilité civile du conducteur d'automobile militaire peut donc être engagée en cas de faute lourde et d'infraction pénale. Mais même dans le cas où la responsabilité civile du conducteur est engagée, elle l'est solidairement avec celle de l'Etat.

Le Conseil d'Etat, après avoir nettement séparé la faute personnelle de l'agent et la faute de service, et les avoir considérées com-

me exclusives l'une de l'autre, est revenu sur sa jurisprudence et admet actuellement la coexistence des deux fautes, et par suite des deux responsabilités.

En effet, quelle que soit la faute personnelle commise par le conducteur d'automobile militaire, même dans le cas de faute tombant sous le coup de la loi pénale, c'est toujours le service qui a fourni l'instrument du dommage, c'est-à-dire l'automobile, et qui a ordonné la sortie du véhicule. Et l'on peut légitimement admettre qu'avec des ordres plus précis, plus fermes, et une surveillance plus active, la faute aurait, peut-être, été évitée, et par suite l'accident, cause du dommage.

Il s'ensuit que la victime d'un dommage causé par la faute personnelle d'un conducteur d'automobile militaire bénéficie de deux actions civiles en réparation; l'une contre le conducteur devant les tribunaux judiciaires, l'autre contre l'Etat, devant le Conseil d'Etat.

Nous verrons, par la suite, qu'il appartient aux deux juridictions de s'entendre pour que la victime ne touche, en fin de compte, qu'une seule indemnité, équitablement calculée.

Nous n'insistons pas davantage sur la responsabilité civile du conducteur militaire dans le service. Nous aurons à y revenir au cours du développement que nous donnerons sur la responsabilité de l'Etat. La notion de la faute personnelle de l'agent fait, en effet, partie de la conception de la responsabilité de l'Etat, imaginée par le Conseil d'Etat, selon les principes du droit public.

En résumé, dans un accident dommageable, causé par un conducteur d'automobile militaire, au cours de l'exécution d'un service commandé, la responsabilité de l'Etat est en cause dans tous les cas, seule, s'il y a exclusivement faute de service, et concurremment avec celle du conducteur s'il y a faute personnelle.

SECTION II

LA RESPONSABILITE CIVILE DU CONDUCTEUR MILITAIRE

EN DEHORS DU SERVICE

Il est évident qu'en dehors du service, la qualité d'agent de l'Etat ne peut être invoquée. Le conducteur d'automobile militaire devient un simple particulier, pleinement responsable de ses actes au même titre que tous les autres citoyens. En aucun cas, la responsabilité de l'Etat ne peut être mise en cause; à condition bien entendu qu'aucune faute ne puisse être relevée à la charge de l'Etat.

Ainsi, le conducteur militaire qui, son service terminé, au lieu de rentrer directement à son garage, comme il en a reçu l'ordre, fait une randonnée au cours de laquelle il cause un accident, est pleinement responsable, pénalement et civilement, sans que la responsabilité de l'Etat puisse être engagée.

Il en est de même du conducteur qui, trompant la surveillance de la garde à l'aide d'un faux ordre de mouvement, sort la nuit du garage avec sa voiture et cause un accident dommageable.

Les arrêts suivants dégagent complètement la responsabilité de l'Etat à propos d'accidents causés par des automobiles militaires en dehors du service.

C. E. 7 janvier 1925. DELMAS. R. p. 12.

« ...Considérant qu'il résulte de l'instruction que si la voiture du sieur Delmas a été endommagée par une voiture militaire, cette dernière voiture était conduite par des militaires dont l'identité n'a pu être établie, qui n'étaient pas en service commandé, et dont la responsabilité personnelle peut seule être engagée. Que d'autre part il n'est relevé à la charge de l'Etat aucun manque de surveillance de nature à engager sa responsabilité; qu'il résulte que le sieur Delmas n'est pas fondé à demander l'annulation de la décision par laquelle le Ministre de la guerre a refusé de lui accorder une indemnité à raison du dit accident. »

C. E., 6 mai 1925. VILLE DE VERSAILLES. R. p. 431.

« ...Considérant qu'il résulte de l'instruction que les dégâts causés par une automobile militaire dans la nuit du 16 au 17 octobre 1921, aux barrières de la foire de l'avenue de Saint-Cloud, à Versailles, sont exclusivement imputables à une faute personnelle des militaires Dubuffet, conducteur de l'automobile et Leteneux, commise en dehors du service et que dans les conditions où l'accident s'est produit, aucune circonstance ne pouvant être relevée de nature à engager la responsabilité du service public. Qu'il résulte que la ville de Versailles n'est pas fondée à demander l'annulation de la décision par laquelle le Ministre de la guerre a refusé de lui allouer une indemnité à raison des dommages causés par le dit accident. »

Cependant, il est un cas où la responsabilité de l'Etat peut être engagée concurremment avec celle du conducteur, à propos d'un accident d'automobile survenu en dehors du service. C'est quand le service n'a pas pris toutes les mesures possibles pour éviter la faute personnelle du conducteur, cause de l'accident. C'est le cas d'espèce sur lequel statue l'arrêt suivant.

C. E., 30 mars 1925, sieur Robert JULIEN R. p. 487

« ...Considérant que si l'accident dont le sieur Julien a été victime, le 27 septembre 1925, est imputable à une faute personnelle du soldat Gattaert, conducteur de l'automobile, commise en dehors du service, il résulte de l'instruction que l'autorité militaire n'avait pas pris des mesures suffisantes pour empêcher la sortie de l'automobile militaire dans les conditions contraires aux règlements; que dans ces circonstances, la responsabilité de l'Etat est engagée, à raison de la faute du service public. »

Il résulte de cette jurisprudence qu'en dehors du service, seule la responsabilité civile du conducteur est engagée, sauf quand il est possible de relever une faute de service, auquel cas la responsabilité de l'Etat est engagée concurremment avec celle du conducteur.

CHAPITRE TROIS

LA THEORIE DE LA RESPONSABILITE DE L'ETAT

- I La période d'irresponsabilité de l'Etat.
 - II L'idée récente d'une responsabilité de l'Etat.
 - III La responsabilité de l'Etat selon le droit civil.
 - IV Edification d'une théorie autonome de la responsabilité de l'Etat.
 - A. La conception de la faute de service.
 - B. La conception de la faute personnelle.
 - V La règle ancienne du non cumul des fautes.
 - VI La règle actuelle du cumul des fautes.
 - VII Conséquences de la règle du cumul des fautes.
-

CHAPITRE TROIS

LA THEORIE DE LA RESPONSABILITE DE L'ETAT

SECTION I

LA PERIODE D'IRRESPONSABILITE DE L'ETAT

Pendant des siècles l'Etat a été considéré comme irresponsable des dommages causés par son activité et cela pour plusieurs raisons.

La souveraineté, à l'intérieur, comme à l'extérieur, a été pendant longtemps considérée comme la caractéristique essentielle de l'Etat. Et l'idée de souveraineté est exclusive de celle de responsabilité; car le propre de la souveraineté est de s'imposer à tous sans compensation.

D'autre part, dans notre droit, la responsabilité est basée sur l'idée de *faute* (2). C'est la conception millénaire du droit romain qui est passée intacte dans nos articles 1382 à 1386 du Code civil. La faute implique une personne libre, violant par un acte de volonté une règle de droit. C'est le concept de la responsabilité subjective de notre droit civil et de notre droit pénal.

Or, l'Etat n'est pas une personne. C'est par l'artifice d'une fiction qu'il est considéré comme une personne morale. Il n'a pas de volonté et ne peut se mettre en faute. Donc il ne peut être responsable.

En outre, sous l'influence de l'individualisme et de la doctrine libérale, l'Etat s'est borné pendant longtemps à procurer à ses sujets le double bienfait de la sécurité intérieure et extérieure. Il avait peu de rapports avec les particuliers. S'il lui arrivait de causer un dommage quelconque au cours de son action, le fait était considéré comme un cas de force majeure, un risque que l'on supportait eu égard aux services rendus et à la rareté du fait.

L'Etat est donc irresponsable. Telle est la situation sous l'ancienne Monarchie, la Révolution, l'Empire et le début de la III^e République.

(2) Art. 1382 Code civil. — Tout fait quelconque de l'homme qui cause à autrui un dommage oblige celui par la *faute* duquel il est arrivé à le réparer.

SECTION II

L'IDEE RECENTE D'UNE RESPONSABILITE

DE L'ETAT

La révolution économique consécutive au développement du machinisme et à l'apparition du socialisme et du collectivisme qui marque la fin du XIX^e siècle, ne devait pas tarder à montrer l'insuffisance de cette doctrine.

Il a semblé que l'Etat, avec sa puissance et les grands moyens dont il dispose devait intervenir dans la vie économique du pays et diriger l'ensemble de la vie sociale.

C'est alors qu'est apparue la notion de service public qui devait remplacer le vieux concept de souveraineté et son corollaire nécessaire, le principe d'irresponsabilité.

Car tout service, public ou privé, est soumis à des risques de fonctionnement. Le service marche plus ou moins bien. Il y a des fautes de commises, des aléas, d'autant plus que les services en se multipliant augmentent les contacts avec les administrés.

Comme le service fonctionne au bénéfice de la collectivité, il est juste, il est équitable, que la collectivité, c'est-à-dire l'Etat, répare les dommages causés aux particuliers par son activité.

A la suite d'une remarquable adaptation du droit aux nécessités sociales, le principe de la responsabilité de l'Etat est donc posé à la fin du XIX^e siècle.

L'Etat devient responsable, comme un simple particulier. Mais alors que la théorie de la responsabilité privée est formulée dans les articles 1382 à 1386 du Code civil, aucun texte légal ou constitutionnel ne détermine la responsabilité de l'Etat et il reste à constituer de toute pièce une théorie de la responsabilité de la puissance publique.

Et il est curieux de remarquer que c'est précisément la juridiction administrative qui avait été créée pour sauvegarder les intérêts de l'Etat, qui va poser le principe de la responsabilité de l'Etat et prendre la défense des particuliers contre l'Etat.

SECTION III

LA RESPONSABILITE DE L'ETAT

SELON LE DROIT CIVIL

Dans une première phase, le Conseil d'Etat songe à s'inspirer des règles posées par le droit privé. Il applique l'article 1384 du Code civil (3) à l'Etat, assimilant l'Etat au commettant et les agents de l'Etat aux préposés du droit privé. Comme le commettant est responsable de son préposé, l'Etat sera responsable du dommage fautif causé par ses agents dans l'exécution des services publics.

Mais l'insuffisance de cette doctrine ne devait pas tarder à apparaître.

En exécution de l'article 1384 du Code civil, la victime du dommage doit prouver la faute de l'agent. Or, il arrive fréquemment que la preuve est impossible à faire, soit que la victime n'ait pas la possibilité de désigner nommément l'agent fautif, soit qu'il y ait dommage sans qu'une faute précise puisse être imputée à un agent. Dans ces différents cas la victime n'est pas indemnisée.

A la réflexion, il est apparu que l'article 1384 du Code civil qui formule des règles du droit privé ne peut se transposer en droit public. Les situations juridiques du commettant et de ses préposés d'une part, de l'Etat et de ses agents d'autre part, sont différentes.

Les premiers s'occupent d'intérêts privés et sont liés par des contrats. Les seconds servent l'intérêt collectif et sont liés par des situations légales ou réglementaires.

Il a paru illogique d'appliquer les mêmes textes à des situations juridiques si différentes.

D'autre part, si on applique l'article 1384 du Code civil à la responsabilité de l'Etat, il n'y a plus aucune bonne raison pour écarter la compétence des tribunaux judiciaires.

Et de ce fait, un désaccord ne devait pas tarder à s'élever entre la Cour de cassation soutenant que l'article 1384 attire la compétence judiciaire et le Conseil d'Etat qui s'y opposait au nom du principe de la séparation des pouvoirs.

(3) Art. 1384 Code civil : On est responsable..... du dommage..... causé par le fait des *personnes* dont on doit répondre.....

Le conflit entre les deux grandes juridictions a été tranché par le Tribunal des conflits dans son arrêt du 1^{er} février 1873 rapporté plus loin.

Cet important arrêt du Tribunal des conflits fixe définitivement la jurisprudence. Il écarte à la fois la compétence judiciaire et les textes du Code civil quand il s'agit de la responsabilité de l'Etat.

SECTION IV

EDIFICATION D'UNE THEORIE AUTONOME

DE LA RESPONSABILITE DE L'ETAT

A.

LA CONCEPTION DE LA FAUTE DE SERVICE

Il reste donc à édifier une théorie de la responsabilité de la puissance publique sur le terrain du droit public. C'est alors que le Conseil d'Etat imagine la conception originale de la faute de service.

En droit privé, selon l'article 1384 du Code civil, le commettant est responsable de la faute du préposé ce qui est contraire au principe de bon sens : à chacun selon ses œuvres.

En outre, le commettant présumé en faute n'est pas admis à prouver qu'il n'a commis aucune faute. La présomption de faute qui pèse sur lui est irréfragable. Ce qui est illogique et contradictoire. Et cette situation ne se conçoit que quand on a saisi que le Code civil ajoute à l'idée de *faute*, base de la responsabilité, une idée nouvelle, *celle de risque*. Le commettant est responsable du risque qu'il a créé en utilisant un préposé.

Dans la conception de la faute de service du Conseil d'Etat, la personnalité de l'agent disparaît. L'agent est intégré au service dont il devient un simple rouage.

La dualité de personnes du droit privé disparaît. Il s'agit d'une responsabilité primaire. C'est le service qui est en faute. Et comme l'Etat est responsable du service, c'est lui qui répare le dommage.

La victime n'a pas à désigner l'agent fautif, pour être indemnisée. Il lui suffit de prouver la matérialité du dommage qu'elle a subi et d'établir la relation de cause à effet avec le service.

Cette conception est supérieure à celle du droit privé. Au point de vue pratique elle facilite la preuve à la victime. Au point de vue juridique elle a le mérite de rester dans le domaine de la responsabilité basée sur la faute, sans faire appel à l'idée de risque. C'est en effet la *faute* du service et non le *fait* du service qui sert de base à la responsabilité de l'Etat.

B.

LA CONCEPTION DE LA FAUTE PERSONNELLE

A côté de la faute de service, et comme complément de cette théorie, le Conseil d'Etat a imaginé la conception de la faute personnelle.

Nous avons vu, dans un chapitre précédent, où nous avons donné une esquisse rapide de la responsabilité civile du conducteur militaire quelles étaient les caractéristiques de la faute personnelle.

En général, il y a faute personnelle, quand l'agent a commis une faute grave, qui se détache nettement du service, et quand il a commis un acte tombant sous le coup de la loi pénale.

La faute personnelle engage toujours la responsabilité civile de l'agent, quand il y a dommage causé, et sa responsabilité pénale quand la faute constitue une infraction pénale.

La responsabilité civile de l'agent en cas de faute personnelle, est mise en cause devant les tribunaux judiciaires, soit directement devant les tribunaux civils, soit accessoirement à l'action publique, devant les tribunaux répressifs.

SECTION V

LA REGLE ANCIENNE DE NON CUMUL DES FAUTES

Pendant longtemps en droit public, la faute personnelle et la faute de service ont été exclusives l'une et l'autre.

Dès que la responsabilité personnelle apparaissait, elle chassait l'autre et inversement. Les deux responsabilités étaient incompatibles.

Si la juridiction judiciaire était saisie d'une demande d'indemnité dirigée contre un agent de l'Etat, elle devait d'abord se demander s'il y avait faute personnelle. Et si elle ne reconnaissait pas dans l'acte reproché au fonctionnaire les caractéristiques essentielles de la faute personnelle, elle devait se déclarer incompétente, et le litige était soumis à la juridiction administrative.

Inversement, la juridiction administrative saisie, compétente seulement pour la faute de service devait faire le même examen, et se déclarer incompétente si elle estimait qu'il y avait faute personnelle.

La règle du non cumul des fautes et par suite des responsabilités, présentait de graves inconvénients.

Le critérium qui devait théoriquement permettre de distinguer les deux fautes, manquait de précision. Il est arrivé qu'un même fait présentait à la fois le caractère de la faute personnelle et de la faute de service et pouvait indifféremment être soumis à l'une ou à l'autre des juridictions ou aux deux à la fois.

Inversement, il pouvait arriver qu'aucune des deux juridictions ne reconnaisse dans le fait qui lui était soumis, les caractéristiques nécessaires pour justifier sa compétence. C'est en effet, dans certains cas, une question de pure appréciation. Et la malheureuse victime ne trouvait pas de juges.

C'était le conflit positif dans le premier cas, négatif dans le second, résultant de l'indépendance d'appréciation des deux ordres de tribunaux.

Il fallait faire appel au Tribunal des conflits, régulateur suprême de la distinction des deux fautes pour dire s'il y avait faute personnelle ou faute de service et déterminer ainsi quelle était la juridiction compétente.

D'autre part, en cas de faute personnelle et de condamnation de l'agent de l'Etat, la victime pouvait se trouver en face de l'insolvabilité du fonctionnaire, sans avoir aucun recours contre l'Etat.

SECTION VI.

LA REGLE ACTUELLE DU CUMUL DES FAUTES

Aux résultats de la pratique, et à l'examen, il est apparu que la faute personnelle et la faute de service ne sont pas des notions exclusives l'une de l'autre. Au contraire, leur coexistence a paru possible dans de nombreux cas.

Et l'idée d'une révision de la théorie des fautes en droit civil a pris naissance sur la base de la coexistence de la faute personnelle et de la faute de service.

En effet, quelque lourde que soit la faute personnelle de l'agent et même en cas d'infraction pénale, la faute a été commise dans le service et à l'occasion du service.

Imaginons un homicide par imprudence à la suite d'un excès de vitesse, commis par un conducteur militaire.

Il y a là, faute personnelle, nettement caractérisée, qui tombe sous le coup de l'article 319 du Code pénal. Aucune raison de service ne peut être valablement alléguée pour couvrir le conducteur. Une infraction pénale est de toute évidence un acte en dehors de la fonction.

La victime a donc une action en responsabilité personnelle contre le conducteur, devant les tribunaux judiciaires.

Pendant la faute a été commise dans le service, à l'occasion du service. C'est l'autorité militaire qui a prescrit la sortie du véhicule. C'est elle qui a mis entre les mains du conducteur l'instrument du dommage, c'est-à-dire l'automobile. C'est elle, en somme, qui a mis en présence le conducteur et la victime.

On peut même aller plus loin et prétendre légitimement que si le conducteur avait été plus expérimenté, ou mieux choisi, ou surveillé plus activement, ou même encore si des ordres plus précis et formels lui avaient été donnés, l'accident ne se serait peut-être pas produit.

Il est donc tout à fait légitime d'admettre qu'à côté de la faute personnelle du conducteur qui engage sa responsabilité devant les tribunaux judiciaires, il y a une faute du service qui engage la responsabilité de l'Etat devant les tribunaux administratifs.

L'arrêt suivant consacre la nouvelle théorie de la coexistence des fautes :

C. E. 26 juillet 1918. (D. P. 1918 — 3 — 9)

«...Considérant que la circonstance que l'accident serait la conséquence d'une faute d'un agent administratif, préposé à l'exécution d'un service public laquelle aurait le caractère d'un fait personnel de nature à entraîner la condamnation de cet agent à des dommages-intérêts par les tribunaux de l'ordre judiciaire, ne peut avoir pour effet, alors même que cette condamnation aurait été effectivement prononcée, de priver la victime de l'accident du droit de poursuivre directement la réparation du préjudice *contre la personne publique* qui a la gestion du service incriminé...»

L'arrêt suivant de la Cour d'appel de Colmar, confirme le précédent. Il s'agit d'un automobiliste militaire en service commandé, coupable d'homicide par imprudence, faute personnelle caractérisée.

COLMAR. 13 octobre 1924. (D.H. 1925 — 68)

« ...Attendu que si une faute personnelle est imputée à l'agent, faute d'une part distincte de la fonction, bien que commise à son occasion et d'autre part faute lourde inexcusable, assimilable au dol, ou qui, si les faits étaient établis, aurait le caractère non d'un léger manquement, mais d'une infraction pénale, la juridiction exceptionnelle du juge civil peut alors s'exercer, mais à l'encontre du fonctionnaire lui-même et par action directe.

Attendu que la faute individuelle présumée de l'agent peut ne pas se détacher totalement du service, y être mêlée plus ou moins étroitement, que la coexistence est possible *d'une faute personnelle de l'agent* et engageant sa responsabilité propre *et d'une faute de service*, soit que notamment les moyens et les instruments de la faute aient été mis par l'autorité administrative à la disposition de l'agent par l'effet même du jeu du service... »

La jurisprudence administrative et la jurisprudence judiciaire admettent donc actuellement la coexistence de la faute personnelle et de la faute de service, avec leurs conséquences directes : le cumul des responsabilités et le cumul d'actions au bénéfice de la victime.

SECTION VII

CONSEQUENCE DU CUMUL DES FAUTES

Il en résulte que dans tout accident causé par une automobile militaire, la responsabilité de l'Etat pourra être mise en cause soit seule, s'il y a exclusivement faute de service, soit concurremment avec celle du conducteur, s'il y a coexistence des deux fautes.

Dans ce dernier cas, la victime pourra exercer deux actions en responsabilité, l'une contre le conducteur devant les tribunaux judiciaires, l'autre contre l'Etat devant les tribunaux administratifs, et obtenir ainsi deux condamnations exécutoires.

Bénéficiant du cumul d'actions nous verrons dans un chapitre ultérieur que la victime ne peut bénéficier d'un cumul d'indemnités.

CHAPITRE QUATRE

LA JURIDICTION COMPETENTE POUR STATUER

SUR LA RESPONSABILITE DE L'ETAT

- I La juridiction administrative est seule compétente.
 - A. Cas où la responsabilité de l'Etat est seule engagée.
 - B. Cas où la responsabilité de l'Etat et celle du conducteur sont en cause.
 - II Le Conseil d'Etat est le seul tribunal administratif compétent.
 - III La compétence de la juridiction judiciaire serait préférable.
-

CHAPITRE QUATRE

LA JURIDICTION COMPETENTE POUR STATUER SUR LA RESPONSABILITE DE L'ETAT

SECTION I

LA JURIDICTION ADMINISTRATIVE EST SEULE COMPETENTE POUR STATUER SUR LA RESPONSABILITE DE L'ETAT

A.

LE CAS OU LA RESPONSABILITE DE L'ETAT EST SEULE EN CAUSE

On ne voit pas à priori pourquoi les tribunaux de droit commun ne seraient pas compétents pour statuer sur les accidents causés par les automobiles militaires, comme ils le sont pour les accidents causés par les automobiles privées.

Etant sur place, l'administration de la preuve serait plus facile et ce serait désencombrer le Conseil d'Etat dont les rôles sont fort chargés.

Mais il n'en est pas ainsi.

En souvenir des empiètements des Parlements de l'ancienne Monarchie sur l'Administration, le législateur de la Révolution a posé nettement le principe de la séparation des pouvoirs législatif, exécutif et judiciaire, et sa conséquence immédiate, la séparation des autorités administrative et judiciaire.

En examinant un banal accident causé par une automobile militaire, les tribunaux de droit commun peuvent être amenés à examiner les ordres donnés au conducteur par le service, à porter un jugement sur l'opportunité ou la légitimité de ces ordres et à conclure à la responsabilité de l'Etat, toutes choses auxquelles s'oppose le principe formel de la séparation des pouvoirs (4).

(4) Lois des 16, 24 août 1790. Titre II, art. 13 et du 16 fructidor an III. — Constitution de 1791.

La jurisprudence est fixée dans ce sens par de nombreux arrêts du Tribunal des conflits (5) du Conseil d'Etat, de la Cour de cassation et des Cours d'appel et par de nombreux jugements de tribunaux.

A titre d'exemple, nous donnons les arrêts suivants :

Civ. 7 février 1923. (D. P. 1926 — 1 — 93)

« ...L'autorité administrative est, en règle générale, seule compétente pour statuer sur la responsabilité d'un militaire, résultant du dommage qu'il a causé par un acte accompli au cours d'un service commandé... »

Civ. 15 juin 1923. (D. P. 1926 1 — 232)

« ...Attendu qu'il n'appartient qu'à l'autorité administrative de déterminer en quelle qualité les agents et employés de l'Etat ont agi, de vérifier comme aussi d'apprécier les instructions et les ordres de service qui ont pu leur être donnés, de rechercher jusqu'à quel point ils s'en sont écartés... »

NANCY, 20 février 1919

« ... L'incompétence des tribunaux judiciaires pour connaître des actions en responsabilité dirigées contre l'Etat est d'ordre public (Lois des 16, 24 août 1790, titre II, art. 13) (Loi du 16 fructidor an III) aussi bien pour les demandes reconventionnelles que pour les demandes principales introductives d'instance.... »

Enfin, dans un accident causé par une automobile militaire à Riedisheim, en Alsace, le tribunal d'Altkirch accorde 15.000 francs de dommages-intérêts dont la moitié payable par l'Etat et l'autre moitié par le conducteur.

Le demandeur ayant fait appel afin de faire déclarer l'Etat débiteur pour le tout, la Cour d'appel de Colmar casse le jugement dans les termes suivants :

COLMAR, 13 octobre 1924. (D. H. 1925 — 68)

« ...Attendu que l'action en dommages-intérêts du père de la victime est dirigée non contre le soldat chauffeur mais contre le Ministre de la guerre; que le tribunal saisi ne pourrait par suite l'être régulièrement; que l'examen de la responsabilité prétendue échappait à sa compétence.

(5) Tribunal des conflits :

22 janvier 1921. Rec. Gaz. Trib. 1921-2-644.

24 mars 1923. Rec. Gaz. Trib. 1923-2-671.

Attendu qu'en statuant au fond contre l'Etat et en le jugeant responsable par partie, le tribunal a violé le principe inscrit dans la loi des 16 et 24 août 1790 et consacré depuis un demi-siècle par la jurisprudence, laquelle exclut l'application à la puissance publique ou à ses agents du droit civil.

Par ces motifs, infirme, dit que le tribunal était incompétent pour statuer sur la demande en dommages-intérêts formée contre le Ministre de la guerre... »

On pourrait allonger, inutilement semble-t-il, la série des arrêts et jugements consacrant la compétence de la juridiction administrative pour statuer sur la responsabilité de l'Etat en matière d'accidents causés par les automobiles militaires.

*
* *

La compétence de la juridiction administrative s'impose encore pour une autre raison.

La juridiction judiciaire n'applique et ne peut appliquer que les règles du droit civil. Or, le droit civil ne s'applique pas à l'Etat. Il règle les rapports de particulier à particulier. Au moment de sa rédaction l'irresponsabilité de la puissance publique était admise comme un dogme et les articles 1382 à 1386 du Code civil qui traitent de la responsabilité ne peuvent concerner la responsabilité de l'Etat.

La jurisprudence, longtemps divisée sur cette question, a été fixée définitivement par le célèbre arrêt du Tribunal des conflits en date du 1^{er} février 1873 dont voici les termes :

Trib. conflits. — 1^{er} février 1873. (D. P. 73 — 3 — 17).

« ...Considérant que l'action intentée par le sieur Blanco a pour objet de faire déclarer l'Etat civilement responsable par application des articles 1382, 1383 et 1384 du Code civil.... que la responsabilité qui peut incomber à l'Etat pour les dommages causés à un particulier par le fait des personnes qu'il emploie dans le service public, ne peut être régie par les principes qui sont établis dans le Code civil pour les rapports de particulier à particulier; que cette responsabilité n'est ni générale ni absolue; *qu'elle a ses règles propres* qui varient suivant les besoins du service et la nécessité de concilier les droits de l'Etat avec les droits privés... »

Depuis cette date, il n'est plus question ni dans la doctrine ni dans la jurisprudence d'appliquer les règles du Code civil à l'Etat.

En conséquence la juridiction judiciaire compétente pour le droit privé, est incompétente en droit public, et il appartient uniquement à la juridiction administrative de statuer sur la responsabilité de l'Etat.

B.

LE CAS OU
LA RESPONSABILITE DE L'ETAT ET CELLE DU CONDUCTEUR
SONT EN CAUSE

Il est un cas particulier où il semble que les tribunaux de droit commun pourraient être appelés à statuer sur la responsabilité de l'Etat.

En cas d'infraction pénale de la part du conducteur militaire, de blessures par imprudence, par exemple, il est traduit devant le tribunal correctionnel qui statue sur sa responsabilité pénale et peut statuer sur sa responsabilité civile et fixer le montant des dommages-intérêts à verser par lui à la victime.

On peut se demander si la victime ne peut pas, en vertu de l'article 74 du Code pénal (6), citer l'Etat civilement responsable. Dans l'affirmative le tribunal correctionnel serait appelé à statuer sur la responsabilité de l'Etat.

La négative a été consacrée par le Tribunal des conflits dans son arrêt du 26 mai 1924 (D. P. 1924-3-52).

L'article 74 du Code pénal n'est pas applicable car l'Etat n'est pas responsable des fautes de ses préposés dans les termes de l'article 1384 du Code civil. Le droit privé n'est pas applicable à l'Etat et celui-ci ne peut être cité devant un tribunal de droit commun, comme civilement responsable.

Cependant, indépendamment de son action civile contre le conducteur, la victime bénéficie d'une deuxième action civile contre l'Etat responsable de ses préposés. Mais cette action civile est soumise à des règles spéciales édictées par le droit public. En particulier elle doit être portée devant la juridiction administrative, en exécution du principe de la séparation des autorités administrative et judiciaire.

*
* *

En résumé, dans tous les cas, la responsabilité civile de l'Etat est exclusivement de la compétence du Conseil d'Etat. En aucun cas la juridiction civile ou répressive n'est admise à statuer sur la responsabilité de l'Etat.

(6) Art. 74 Code pénal : Dans les autres cas de responsabilité civile qui pourront se présenter dans les affaires criminelles, correctionnelles, ou de police les cours et tribunaux devant qui ces affaires sont portées se conformeront aux dispositions du Code civil, livre III, titre IV; chapitre II.

SECTION II

LE CONSEIL D'ETAT EST LE SEUL TRIBUNAL

ADMINISTRATIF COMPETENT

Il reste à préciser quel sera le tribunal administratif compétent pour statuer sur la responsabilité de l'Etat, soit le Conseil d'Etat, soit le Conseil de préfecture.

Les Conseils de préfectures sont des tribunaux d'exception dont la compétence est déterminée par l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, qui contient une énumération qu'il est bien difficile de ne pas considérer comme limitative.

C'est donc le Conseil d'Etat qui est le tribunal administratif de droit commun.

SECTION III

LA COMPETENCE DE LA JURIDICTION JUDICIAIRE

SERAIT PREFERABLE

La compétence du Conseil d'Etat pour statuer sur la responsabilité de l'Etat se base donc sur le principe de la séparation des pouvoirs et sur l'inapplicabilité du droit civil à l'Etat.

Or, le principe de la séparation des pouvoirs, depuis qu'il a été posé par le législateur révolutionnaire a subi de nombreuses atteintes. Il est dans les mots; il n'est plus dans les choses. C'est ainsi que le Sénat, assemblée législative, peut être érigé en Haute-Cour de justice; que le chef du pouvoir exécutif jouit d'un pouvoir réglementaire qui empiète largement sur le pouvoir législatif. Il semble qu'avec notre régime parlementaire actuel, il n'y a plus séparation, mais collaboration entre les pouvoirs. Et il paraît exagéré pour justifier la compétence du Conseil d'Etat dans la matière qui nous occupe d'invoquer un principe qu'on ignore dans tant d'autres circonstances.

D'autre part, les principes du droit civil ne sont pas systématiquement à écarter quand il s'agit de l'Etat. Maintes fois la jurisprudence administrative a modelé ses solutions sur celles de la jurisprudence judiciaire et même spécialement dans notre matière.

S'inspirant des principes du droit civil le Conseil d'Etat a admis que la faute du conducteur militaire engage la responsabilité de l'Etat comme la faute du préposé engage la responsabilité du commettant en droit privé.

Imitant la jurisprudence judiciaire, le Conseil d'Etat a édicté une présomption de faute à la charge du conducteur militaire et il a réservé les mêmes cas d'exonération : la force majeure, le cas fortuit et la cause étrangère.

On ne peut s'en étonner, car les conditions d'exécution d'un transport automobile militaire sont les mêmes que celles des transports privés et elles réclament les mêmes solutions pratiques.

Il resterait donc à aller jusqu'au bout de cette logique et à soumettre les litiges soulevés par la circulation des automobiles militaires à l'examen des tribunaux de droit commun.

L'autorité de l'Etat n'en souffrirait nullement. Sa responsabilité ne serait pas plus engagée qu'avec la juridiction administrative et ce serait désencombrer d'une façon appréciable les rôles du Conseil d'Etat.

Nous ne ferions d'ailleurs que suivre dans cette voie certains pays étrangers comme la Belgique et les Etats-Unis qui n'ont même pas de justice administrative et dont les tribunaux de droit commun ont compétence pour tous les litiges d'ordre privé ou d'ordre public.

CHAPITRE CINQ

EVOLUTION DE LA JURISPRUDENCE AUTOMOBILE DU CONSEIL D'ETAT

- I La théorie de la faute de service.
 - II La théorie de la présomption de faute.
 - A. Elle reste fidèle à la théorie de la faute de service.
 - B. Le fondement de la présomption.
 - C. La charge de la présomption.
 - D. Etendue de la présomption.
 - E. Valeur de la présomption.
 - III La théorie du risque.
-

CHAPITRE CINQ

EVOLUTION DE LA JURISPRUDENCE AUTOMOBILE DU CONSEIL D'ETAT

SECTION I

LA THEORIE DE LA FAUTE DE SERVICE

Ayant établi que le Conseil d'Etat est seul compétent pour statuer sur la responsabilité de l'Etat, il nous reste à étudier la jurisprudence de notre grande cour de juridiction administrative dans la matière des accidents causés par les automobiles militaires.

Nous verrons successivement ses textes de base, son évolution et son état actuel dans les principaux cas d'espèces.

Il nous arrivera fréquemment de comparer cette jurisprudence à celle de la Cour de cassation dans la même matière, espérant ainsi mieux faire ressortir ses principales caractéristiques et son originalité.

Pendant longtemps la jurisprudence civile applique aux accidents d'automobiles l'article 1382 du Code civil (7).

Cet article combiné avec l'article 1315 du Code civil (8), constitue le droit commun de l'automobiliste.

La victime devait alors prouver la faute du conducteur. Chose malaisée souvent et parfois même impossible quand les accidents se produisaient en pleine campagne, en dehors de la présence de tout témoin. Et il arrive même qu'un accident ait lieu sans qu'aucune faute puisse être reprochée au conducteur.

Devant le spectacle lamentable de malheureuses victimes, renvoyées des fins de leurs poursuites et condamnées aux dépens faute d'avoir rapporté la preuve, la jurisprudence civile songea à appliquer

(7) Article 1382 du Code civil. — Tout fait quelconque de l'homme qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la *faute* duquel il est arrivé à le réparer.

(8) Art. 1315 Code civil. — Celui qui réclame l'exécution d'une obligation doit la prouver.

aux automobilistes l'article 1384 § I (9) du Code civil qui dispense la victime de la preuve, édictant une présomption de faute à la charge de l'automobiliste.

Cette évolution ne se fit pas sans difficulté. La doctrine et la jurisprudence restèrent longtemps divisées sur cette question. Si la solution paraissait opportune, sa légitimité restait douteuse, du moins pour une bonne partie de la jurisprudence. Et malgré les progrès indéniables de la nouvelle théorie, nombre de tribunaux et de cours s'obstinaient dans des jugements ou arrêts, fortement motivés d'ailleurs, à appliquer aux automobilistes l'article 1382 du Code civil, avec la preuve de la faute à la charge de la victime.

Il fallut un arrêt solennel de la Cour de cassation, toutes chambres réunies, en date du 13 février 1930 (D. P. 1930 — I — 57) confirmant l'arrêt de sa chambre civile du 21 février 1927 (D. P. 1927 — I — 97) pour mettre fin à cette querelle et fixer définitivement la jurisprudence dans le sens de l'application à l'automobiliste, et dans tous les cas de l'article 1384 § I du Code civil édictant une présomption de faute à la charge du conducteur.

La victime d'un accident n'aura donc plus désormais à se préoccuper de chercher des témoins pour établir la faute du conducteur. Celui-ci est présumé en faute. C'est à lui qu'il appartient de faire tomber la présomption de faute qui pèse sur lui et à prouver que le dommage ne lui est pas imputable.

La jurisprudence du Conseil d'Etat devait évoluer parallèlement à celle de la Cour de cassation. Partie comme celle-ci de la faute à prouver par la victime, elle arrive, dans l'arrêt du 22 décembre 1924 (D.P. 1925 — 3 — 9) à la présomption de faute à la charge du conducteur.

Quand les premiers accidents causés par les automobilistes militaires sont soumis au Conseil d'Etat, celui-ci les considère comme des faits de service ordinaires. La victime doit faire la preuve, soit de la faute du conducteur, soit de la faute du service, l'une et l'autre engageant la responsabilité de l'Etat. D'ailleurs, en cas de faute du conducteur, il y a en définitive fonctionnement défectueux du service, donc faute de service.

L'arrêt suivant est un des premiers en la matière.

C. E. 26 janvier 1906 (D.P. 1907 — 3 — 93), sieur ARNOULT

« ...Considérant que le sieur Arnoult a été victime, le 10 mai 1902, d'un accident causé par une automobile de l'armée; qu'il n'est pas

(9) Art. 384 § I Code civil. — On est responsable non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre, ou *des choses* que l'on a sous sa garde.

contesté que cette automobile était conduite par un ouvrier militaire, non pourvu du brevet réglementaire et que celui-ci s'est engagé dans l'avenue en prenant sa gauche au lieu de prendre sa droite, ainsi que le prescrit l'ordonnance du Préfet de police, du 10 juillet 1900; que ces faits engagent la responsabilité de l'Etat; que dans les circonstances où s'est produit l'accident, il sera fait une juste appréciation de cette responsabilité en condamnant l'Etat à payer au sieur Arnoult une somme de 15.000 francs... »

D'autres arrêts du Conseil d'Etat confirment cette jurisprudence. — En voici quelques-uns :

C. E. 23 janvier 1914. PÉRIN R. p. 82

« ...Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'à l'approche de l'automobile militaire qui a causé l'accident, le cocher des frères Périn, répondant au signal avertisseur donné plusieurs centaines de mètres avant le point de croisement de cette voiture avec le camion, avait garé son attelage sur le côté droit de la route; que nonobstant cette manœuvre et bien que le chemin fût libre, le conducteur de l'automobile militaire n'en avait pas moins continué à faire usage de la trompe et de la sirène jusqu'à la hauteur du dit attelage; qu'en agissant ainsi, *il a commis une faute* engageant la responsabilité de l'Etat et que les conséquences de l'accident, alors qu'aucune imprudence n'a pu être relevée contre le cocher des frères Périn, doivent être mises en entier à la charge de l'Etat... »

C. E. 16 juillet 1914 (D. P. 1920 — 3 — I) Epouse GUINOT

« ...Considérant qu'il résulte de l'instruction et qu'il n'est pas contesté que l'accident aux suites duquel a succombé la demoiselle Guinot est entièrement imputable à l'imprudence du conducteur d'un camion automobile militaire, laquelle engage la responsabilité de l'Etat... »

C. E. 10 août 1917. Dame FARGES R. p. 657

« ... Considérant qu'il résulte de l'ensemble des témoignages recueillis que l'accident qui a causé la mort du sieur Farges est dû à *une faute* du conducteur d'une voiture automobile militaire et qu'il engage la responsabilité du service public; qu'il sera fait une juste appréciation de la réparation à laquelle a droit la veuve de la victime en condamnant l'Etat à lui payer une somme de 12.000 francs. »

Il ressort nettement des arrêts ci-dessus que la responsabilité de l'Etat est engagée *quand il y a faute prouvée* du conducteur d'automobile militaire.

Mais inversement, s'il n'y a pas de faute de la part du conducteur, la responsabilité de l'Etat n'est pas engagée. C'est la contre-partie de la proposition précédente. C'est ce qui ressort des arrêts suivants :

C. E. 8 juin 1917. VASSEUR. R. p. 454.

« ...Considérant que l'enquête à laquelle il a été procédé sur l'accident dont le sieur Vasseur a été victime, n'a établi à la charge du conducteur d'automobile militaire, *aucune faute* de nature à engager la responsabilité de l'Etat; qu'ainsi le requérant n'est pas fondé à demander l'annulation de la décision par laquelle le Ministre de la guerre a refusé de lui allouer une indemnité. »

C. E. 6 juin 1919. LÉVEILLÉ. R. p. 512.

« ...Considérant qu'il n'est établi à la charge du conducteur de l'automobile de l'armée qui a occasionné l'accident dont le sieur Léveillé a été victime, *aucune faute* de nature à engager la responsabilité de l'Etat; que dès lors c'est à bon droit que par la décision attaquée, le Ministre de la guerre a rejeté la demande d'indemnité du sieur Léveillé. »

C. E. 9 juillet 1920. BORD-TRIDON. R. p. 688.

« ...Considérant que l'instruction n'établit à la charge du conducteur de l'automobile militaire qui a entraîné l'accident mortel survenu au jeune Bord-Tridon, *aucune faute* de nature à engager la responsabilité de l'Etat; que dès lors le requérant n'est pas fondé à soutenir que c'est à tort que le Ministre de la guerre lui a refusé l'indemnité qu'il réclamait. »

C. E. 13 mai 1921. Veuve FOUREYS. R. p. 488.

« ...Considérant qu'il résulte de l'instruction *qu'aucune faute* ne peut être relevée à la charge soit de l'Etat, soit du conducteur du camion militaire dans l'accident qui a entraîné la mort du mari de la requérante; que dans ces circonstances c'est avec raison que le Ministre de la Guerre a rejeté la demande d'indemnité présentée par la dame veuve Foureys. »

Voici le dernier arrêt du Conseil d'Etat refusant toute indemnité en se basant sur l'absence de faute du conducteur. Madame veuve Bloch demeurant à la Chaux-de-Fonds, mère de sept enfants mineurs, dont le mari a été blessé mortellement le 6 juin 1919 par une automobile militaire américaine réclame à l'Etat français trois millions de dommages-intérêts, en francs suisses.

C. E. 18 juin 1924. Dame veuve BLOCH. R. P. 571.

« ...Vu la loi du 24 mai 1872. Vu l'accord franco-américain du 1^{er} décembre 1919.

...Considérant qu'il ne résulte pas des enquêtes auxquelles il a été procédé que l'accident mortel dont a été victime le sieur Bloch *soit dû à une faute d'un conducteur* d'automobile de l'armée américaine

circulant en service commandé; que dans ces conditions la requérante n'est pas fondée à soutenir que la responsabilité du service public américain, ni par suite celle de l'Etat français substitué aux Etats-Unis d'Amérique, en vertu d'un accord intervenu entre les gouvernements des deux pays, était engagée du fait de l'accident en cause... Rejet... »

Cette théorie de la responsabilité basée sur la *faute prouvée est* celle du droit civil. En vertu de l'article 1384 du Code civil, le commettant est responsable de ses préposés.

L'Etat est ici traité comme le commettant, il est responsable des fautes de ses conducteurs. C'est la transposition en droit public de l'article 1384 du Code civil, dans sa partie relative à la responsabilité du commettant. Ce qui ne veut pas dire que le Conseil d'Etat invoque l'article 1384 du Code civil pour engager la responsabilité de l'Etat. Il arrive au même résultat que le droit privé en se fondant sur la théorie de la faute de service.

Nous pouvons remarquer que le Conseil d'Etat ne s'oppose pas systématiquement à l'application des principes du droit privé à la responsabilité de l'Etat.

Quand l'Etat assure un service public en employant les procédés des simples particuliers il n'y a aucune raison pour ne pas lui appliquer les règles du droit civil. Un transport automobile exécuté par l'Etat ressemble fort au même transport assuré par une entreprise privée. Les moyens mis en œuvre sont les mêmes. Comme le chef d'entreprise est responsable des fautes de son personnel, l'Etat est responsable des fautes de ses conducteurs. Il n'y a aucune raison valable pour qu'il en soit autrement.

Cependant, il est admis que les rapports juridiques qui unissent l'Etat à ses agents ne sont pas de même nature que ceux qui existent entre un patron et ses employés. Tous les auteurs de droit public sont d'accord sur ce point.

Les liens de droit entre le patron et l'employé sont de nature contractuelle. Ceux qui unissent l'Etat à ses agents sont de nature légale ou réglementaire.

Si le conducteur de la voiture de l'armée est un employé civil, qui exécute volontairement sa tâche moyennant un salaire débattu et accepté, on admet volontiers que l'Etat soit responsable des fautes de son employé, comme le commettant l'est de son préposé en droit privé. L'Etat et le commettant sont coupables d'avoir mal choisi leurs employés, et leur faute engage leur responsabilité.

Mais si le conducteur est un militaire, lié au service par l'effet de la loi de recrutement, et exécutant un service commandé, la situation est différente.

L'Etat n'a pas choisi son conducteur. Celui-ci lui a été imposé. Et l'Etat ne peut être coupable de mauvais choix. Le fondement de la responsabilité de l'Etat n'est donc pas le même que dans le cas précédent.

Cependant le Conseil d'Etat n'a pas fait cette différence. Et il considère l'Etat comme responsable des fautes dommageables de ses conducteurs, qu'ils soient civils ou militaires.

SECTION II

LA THEORIE DE LA PRESOMPTION DE FAUTE

La théorie de la faute de service avec la preuve de la faute à la charge de la victime dans le règlement des dommages causés par les automobiles militaires ne tarda pas à paraître insuffisante.

Le nombre des automobiles militaires augmentait considérablement. Malheureusement le nombre des accidents croissait dans la même proportion.

Le Conseil d'Etat, assailli de recours en indemnités a pu se rendre compte de l'injustice qu'il y avait à mettre la preuve à la charge de la victime.

Imitant la Cour de cassation (chambre civile) qui pour la première fois dans son arrêt du 29 juillet 1924 (D. P. 1925 — I — 5) applique la présomption de faute à l'automobiliste privé, le Conseil d'Etat, à son tour, édicte une présomption de faute à la charge du conducteur dans l'arrêt ci-après.

C. E. 22 décembre 1924 (D. P. 1925 — 3 — 9)

«.... Considérant que les conditions particulièrement dangereuses de la circulation automobile à l'heure actuelle doivent faire admettre une présomption de faute à la charge du conducteur d'automobile qui a causé l'accident; mais que cette présomption peut être détruite par la preuve que l'accident est dans l'espèce imputable soit à une cause étrangère à son auteur, soit à un cas fortuit ou de force majeure...»

D'autres arrêts devaient confirmer cette jurisprudence. Nous donnons ci-après les principaux.

C. E. 28 janvier 1925. C^{te} GÉNÉRALE DES VOITURES R. p. 95.

«...Considérant que les conditions particulièrement dangereuses de la circulation automobile à l'heure actuelle doivent faire admettre *une présomption de faute* à la charge du conducteur d'automobile qui a causé l'accident; mais que cette présomption peut être détruite par la preuve que l'accident est dans l'espèce imputable soit à une cause étrangère à son auteur, soit à un cas fortuit ou de force majeure...»

C. E. 20 mars 1926. CRÉTIN R. p. 310

«...Considérant que les conditions particulièrement dangereuses de la circulation automobile à l'heure actuelle doivent faire admettre *une présomption de faute* à la charge du conducteur d'automobile...»

C. E. 4 juillet 1928. Dame Veuve AKAR R. p. 847.

«... Considérant que l'accident mortel dont le sieur Akar (David) père et époux des requérants a été victime à Beyrouth le 18 mars 1925, a été causé par un camion militaire; que le ministre de la guerre n'apporte pas de preuves de nature à détruire *la présomption de faute* qui pèse sur le conducteur de ce camion; que la responsabilité de l'accident incombe par suite à l'Etat...»

La même formule sur les dangers de la circulation automobile justifiant une présomption de faute à la charge du conducteur militaire figure encore dans les arrêts suivants :

Recueil des arrêts du Conseil d'Etat. Lebon. — 6 mars 1925 — 28 mars 1925 — 17 juin 1927.

Comme en droit privé, les victimes des automobiles militaires n'auront donc plus à prouver la faute du conducteur. Il leur suffira de prouver la matérialité du dommage et la relation de cause à effet avec le service.

Cet accord de nos deux grandes juridictions, qui, au même moment, l'une en droit privé, l'autre en droit public, revenant toutes deux sur leur jurisprudence antérieure, pour instituer une présomption de faute à la charge de l'automobiliste, est une garantie certaine, sinon de l'exactitude juridique, du moins de l'opportunité de cette solution.

A.

LA THEORIE DE LA PRESOMPTION DE FAUTE RESTE

FIDELE A LA THEORIE DE LA FAUTE DE SERVICE

La présomption de faute créée par le Conseil d'Etat dans son arrêt du 22 décembre 1924, pèse sur le conducteur. Mais il ne faut pas voir là un moyen de dégager la responsabilité de l'Etat, au détriment de celle du conducteur, selon la théorie de droit public de la faute personnelle et de la faute de service.

Avec cette dernière théorie, quand il y a faute personnelle de l'agent, seule la responsabilité de celui-ci peut être mise en cause, à l'exclusion de celle de l'Etat, et devant les tribunaux judiciaires. Inversement, quand il y a faute de service, seule la responsabilité de l'Etat peut être mise en cause à l'exclusion de celle de l'agent, et devant les tribunaux administratifs.

Avec la théorie de la présomption, le Conseil d'Etat reste dans le domaine de la faute de service, laquelle engage la responsabilité de l'Etat. C'est ce qui ressort implicitement de l'arrêt du Conseil d'Etat du 22 décembre 1924 (D. P. 1925 — 3 — 9) rapporté plus haut et qui institue la présomption de faute pour la première fois. Par le fait seul que le Conseil d'Etat statue sur l'affaire qui fait l'objet de l'arrêt, il admet qu'il s'agit d'une faute de service et de la responsabilité de l'Etat. S'il avait voulu entendre que la présomption de faute à la charge du conducteur dégageait l'Etat, il se serait déclaré incompétent et l'affaire aurait été du ressort des tribunaux judiciaires.

Dans les arrêts suivants le Conseil d'Etat dit d'ailleurs nettement que la présomption de faute qui pèse sur le conducteur militaire engage la responsabilité de l'Etat.

C.E. 6 mars 1925. CAISSE SYNDICALE D'ASSURANCES DES FORGES. R.p. 430.

«...Considérant que les conditions particulièrement dangereuses de la circulation automobile à l'heure actuelle doivent faire admettre une présomption de faute à la charge du conducteur d'automobile qui a causé l'accident...

Considérant que le ministre de la guerre n'apporte pas de preuves de nature à détruire la présomption de faute qui pèse sur le conducteur de ce camion militaire, que la responsabilité de l'accident en cause, *incombe par suite à l'Etat...* »

C. E. 4 juillet 1928. Dame Veuve AKAR. R. p. 847.

«...Considérant que l'accident mortel dont le sieur Akar..... a été victime..... a été causé par un camion militaire; que le minis-

tre de la guerre n'apporte pas de preuves de nature à détruire *la présomption de faute* qui pèse sur le conducteur de ce camion; que la responsabilité de l'accident *incombe par suite à l'Etat...* »

L'Etat est donc responsable de la présomption de faute qui pèse sur le conducteur militaire, depuis l'arrêt du 22 décembre 1924 du Conseil d'Etat.

B.

LE FONDEMENT DE LA PRESOMPTION

La jurisprudence civile a soin de rattacher la théorie de la présomption de faute à l'article 1384 § I du Code civil. Par un luxe d'arguments, juridiques, historiques et même littéraires, elle nous démontre que l'article 1384 § I du Code civil qui édicte une présomption de faute s'applique à l'automobiliste. Il faut consulter à ce sujet les remarquables conclusions de M. le Procureur général Matter, devant la Cour de cassation, dans la séance du 13 février 1930 où les chambres réunies, dans un arrêt solennel, ont consacré définitivement l'application, dans tous les cas, de l'article 1384 § I à l'automobiliste.

La Cour de cassation est en effet liée par les textes. Elle n'est compétente que par la loi. Lorsqu'il lui apparaît que sa jurisprudence ne répond plus aux nécessités de l'heure, qu'elle est en retard sur les faits, et que par suite il convient de la modifier pour la mettre en harmonie avec les circonstances essentiellement changeantes, elle a bien soin de le faire en s'appuyant sur un texte, car en dehors des textes elle est incompétente. D'où son souci tout particulier de se justifier, en invoquant la loi, et de rattacher sa solution à l'article 1384.

L'attitude du Conseil d'Etat est toute différente. Son arrêt du 22 décembre 1924 (D. P. 1925 — 3 — 9) qui, pour la première fois, institue une présomption de faute à la charge du conducteur, ne s'appuie sur aucun texte.

«.....Considérant — dit-il — que les circonstances particulièrement dangereuses de la circulation automobile à l'heure actuelle doivent faire admettre une présomption de faute à la charge du conducteur d'automobile qui a causé l'accident....»

Afin de justifier sa décision, ou tout au moins de prouver qu'elle est opportune, il allègue une situation de fait : *les conditions particulièrement dangereuses de la circulation automobile à l'heure actuelle*. Puis il tire de là qu'il y a lieu d'améliorer la situation juri-

dique des victimes de cette circulation dangereuse en leur facilitant la preuve. Et il édicte une présomption de faute à la charge du conducteur d'automobile.

Ainsi donc, sans s'appuyer sur aucun texte, de sa propre autorité, usant de son pouvoir discrétionnaire, le Conseil d'Etat crée le droit, par la seule force de ses affirmations.

Le Conseil d'Etat, en effet, est une cour souveraine, de pleine juridiction. Au moment de sa création en l'an VIII il participait à l'exercice du pouvoir législatif. S'il a perdu le pouvoir de légiférer, il a du moins conservé un certain pouvoir réglementaire dont il use largement et qui constitue une véritable législation secondaire.

D'autre part, composé en grande partie d'anciens ou de futurs administrateurs, très au courant de la pratique administrative et de ses nécessités de fonctionnement, le Conseil d'Etat s'est toujours considéré comme le chef incontesté de toute l'administration.

Fort de ses origines et de sa composition, le Conseil d'Etat crée le droit sur la base de l'équité qui doit présider aux rapports de l'administration avec les administrés.

Ce qui lui permet d'édicter une présomption de faute à la charge du conducteur d'automobile, sans se soucier de la fonder autrement que par l'autorité qui s'attache à ses affirmations.

C.

LA CHARGE DE LA PRESOMPTION

La présomption de faute de l'article 1384 § I du Code civil est à la charge du gardien de la chose qui a causé le dommage. «....on est responsable des choses que l'on a sous sa garde...»

Le gardien est en général le propriétaire. S'il conduit lui-même sa voiture, nous admettons parfaitement qu'il soit présumé en faute en cas de dommage causé par sa voiture. Mais si celle-ci est conduite par son chauffeur, la jurisprudence le considère néanmoins comme le gardien de la chose et comme tel présumé en faute en cas d'accident.

On ne voit pas a priori de quelle faute le propriétaire de l'automobile peut être coupable. Que le chauffeur, qui est plus ou moins habile à conduire, soit présumé en faute et que le propriétaire soit responsable de son préposé comme commettant, nous l'admettons volontiers. Mais que le propriétaire qui est resté chez lui, ou a vaqué à ses affaires pendant que sa voiture circulait, soit présumé en faute, nous l'admettons moins volontiers.

La jurisprudence prétend qu'il est présumé coupable d'avoir choisi un mauvais conducteur. C'est une explication qui ne satisfait pas l'esprit et qui laisse paraître le point faible de la théorie de la présomption de faute élaborée par la jurisprudence civile. En réalité il est coupable d'avoir une voiture et de s'en servir. Cette voiture en circulant crée des risques dont il est responsable.

Il y a donc là, bien que la jurisprudence s'en défende, et ne prononce pas le mot, une responsabilité pour *risque* et non une responsabilité pour *faute*. Et la jurisprudence civile, sans vouloir l'avouer, a modifié l'assise séculaire de la responsabilité. A l'idée traditionnelle de faute, elle a ajouté l'idée de risque.

A ce point de vue, la conception du Conseil d'Etat est supérieure. La présomption de faute ne pèse pas sur le gardien de la chose qui est l'Etat, mais sur le conducteur. C'est plus logique. Il est en effet présumable qu'il y a à l'origine de l'accident une faute quelconque du conducteur. L'esprit s'incline devant cette explication.

Mais si la présomption de faute est à la charge du conducteur, nous savons que la responsabilité remonte jusqu'à l'Etat par le jeu de la théorie de la faute de service qui substitue automatiquement l'administration à ses agents.

L'Etat n'est donc pas responsable pour avoir des automobiles et les mettre en circulation comme le propriétaire privé dont nous avons analysé plus haut la situation. Sa responsabilité réside dans le fait d'avoir des automobiles qui sont conduites par des chauffeurs plus ou moins habiles. La responsabilité de l'Etat est donc uniquement une responsabilité pour *faute* et non une responsabilité pour *risque*. L'avantage de la conception du Conseil d'Etat est donc de rester dans le domaine traditionnel de la responsabilité basée sur la faute.

D.

ETENDUE DE LA PRESOMPTION

L'article 1384 § I appliqué par la jurisprudence à l'automobiliste édicte une présomption de faute. Que l'accident ait été causé par l'automobile elle-même en dehors de toute participation du conducteur, ou par l'automobile sous la conduite du conducteur, le gardien de l'automobile, c'est-à-dire dans la majorité des cas, le propriétaire est responsable du dommage causé et dont il doit réparation.

La jurisprudence civile longtemps divisée sur cette question est maintenant fixée définitivement depuis l'arrêt solennel de la Cour de cassation du 13 février 1930. (D. P. 1930 — 1 — 57).

Mais si l'automobiliste est présumé en faute, il devrait être dégagé s'il prouve qu'il n'a pas commis de faute. C'est l'évidence même et la logique l'impose impérativement à notre esprit.

N'ayant pas commis de faute il ne peut être présumé en faute. Et l'absence de faute implique nécessairement le cas fortuit qui exonère l'automobiliste de toute responsabilité.

Cependant la jurisprudence civile ne l'entend pas ainsi. Elle est unanime à admettre que la preuve de l'absence de faute ne fait pas tomber la présomption.

Voici le texte du premier arrêt de la Cour de cassation, chambre civile, qui a appliqué la théorie de la présomption à l'automobiliste.

Civ. 29 juillet 1924 (D. P. 1925 — I — 6) (D. H. 1924. 557)

« Vu l'article 1384 § I du Code civil. Attendu que la présomption de faute établie par cet article à l'encontre de celui qui a sous sa garde la chose inanimée qui a causé un dommage ne peut être détruite que par la preuve d'un cas fortuit, ou de force majeure ou d'une cause étrangère qui ne lui soit pas imputable... *Qu'il ne lui suffit pas de prouver qu'il n'a commis aucune faute* ou que la cause du dommage est demeurée inconnue. Attendu que le 1^{er} juillet 1918 une voiture automobile appartenant à la compagnie des voitures « l'Abeille », conduite par le chauffeur Saverne, mobilisé, alors en permission, a grièvement blessé la dame Bessières...

Attendu que l'arrêt attaqué décide que l'accident ne pouvant être attribué au mauvais état de la voiture automobile, aucune faute ne peut être retenue à la charge de la compagnie « l'Abeille » ce qui détruit la présomption de faute pesant sur elle aux termes de l'article 1384 § I du Code civil. Qu'en statuant ainsi il a violé l'article.... Par ces motifs, *casse.*»

Voici un arrêt identique de la Cour d'Appel de Paris.

Paris. 13 janvier 1926. (D. H. 1926. 105)

«...Attendu que la présomption de faute établie par l'article 1384 du Code civil à l'encontre de celui qui a sous sa garde la chose inanimée qui a causé le dommage (spécialement une automobile) ne peut être détruite que par la preuve d'un cas fortuit, de force majeure, ou d'une cause étrangère qui ne lui soit pas imputable.

Qu'il ne lui suffit pas d'établir qu'il n'a commis aucune faute ou que la cause du dommage est demeurée inconnue...

On pourrait multiplier les arrêts, inutilement.

Il y a unanimité dans la jurisprudence civile pour admettre que la présomption de l'article 1384 qu'elle applique à l'automobile ne tombe que devant la preuve d'un cas fortuit ou de force majeure ou d'une cause étrangère et non pas devant la preuve qu'aucune faute n'a été commise.

Le Conseil d'Etat adopte la solution de la jurisprudence civile quant à l'étendue de la présomption.

Dans son arrêt du 22 décembre 1924, rapporté ci-après il cesse, comme nous l'avons vu, d'appliquer aux accidents d'automobiles la théorie de la faute de service, avec la preuve à la charge de la victime. Il édicte une présomption de faute à la charge du conducteur et il précise que cette présomption ne tombe que devant la preuve d'un cas fortuit, de la force majeure ou de la cause étrangère.

C. E. 22 décembre 1924 (S. 1926 — 3 — 1)

«.....Considérant que les conditions particulièrement dangereuses de la circulation automobile à l'heure actuelle doivent faire admettre une présomption de faute à la charge du conducteur d'automobile qui a causé un accident.

Mais que cette présomption peut être détruite par la preuve que l'accident est imputable soit à une cause étrangère à son auteur, soit à un cas fortuit ou de force majeure.....»

La présomption de faute édictée par les arrêts du Conseil d'Etat à la charge du conducteur d'automobile ne tombe donc, comme celle du droit privé, que devant la preuve du cas fortuit ou de force majeure ou de la cause étrangère.

Comme la jurisprudence civile, le Conseil d'Etat écarte la preuve de l'absence de faute. Mais alors que la jurisprudence civile a soin de le préciser dans chacun de ses arrêts, le Conseil d'Etat est muet sur ce point. Mais nous pouvons l'induire de la rédaction des arrêts. Après avoir posé le principe de la présomption, le Conseil d'Etat énumère les cas dans lesquels il est possible de la faire tomber. L'énumération est certainement limitative et ne comprend pas l'absence de faute.

Il semble qu'il y ait contradiction à admettre que la présomption de faute ne tombe pas devant la preuve de l'absence de faute.

Il en serait ainsi si la théorie de la présomption de faute était construite uniquement sur le terrain de la responsabilité pour faute. Mais elle empiète sur le terrain de la responsabilité pour risque.

L'idée de faute apparaît d'abord dans les mots: il s'agit d'une présomption de faute. Puis dans le fait que le conducteur conduit avec plus ou moins d'habileté et peut effectivement commettre une faute de conduite.

L'idée de risque apparaît en ce sens que la présomption de faute ne tombe pas devant la preuve de l'absence de faute. L'absence de faute implique le cas fortuit; et assumer la responsabilité des cas fortuits c'est assumer un risque.

D'autre part, exiger la preuve du cas fortuit, de la force majeure ou de la cause étrangère, c'est rendre la présomption à peu près irréfragable. C'est faire appel au risque.

En admettant même que cette preuve puisse être rapportée, la présomption subsiste dans tous les autres cas, notamment quand la cause de l'accident demeure inconnue. Une telle responsabilité est une responsabilité pour risque.

La présomption de faute du conducteur militaire est donc solidement établie sur l'idée de *faute* et sur l'idée de *risque*. Elle ne peut être combattue que dans les cas limitativement prévus dans les arrêts du Conseil d'Etat : le cas fortuit, la force majeure et la cause étrangère.

E.

VALEUR DE LA PRESOMPTION

La théorie de la présomption de faute à la charge du conducteur d'automobile militaire est en opposition avec la théorie de la faute de service.

Quand le Conseil d'Etat a voulu motiver la responsabilité de l'Etat dans les dommages causés par le fonctionnement des services publics, il a construit l'originale théorie de la faute de service.

Dans cette conception la personnalité juridique de l'agent disparaît. Il est intégré au service dont il devient un simple rouage anonyme. En cas de dommage occasionné par un service public quelconque, l'agent n'apparaît pas. C'est le service qui est en faute, et c'est la faute de service qui engage la responsabilité de l'Etat.

Mais il en est autrement pour le conducteur d'automobile militaire. Il n'est plus l'agent anonyme du service. Il s'en détache, sa personnalité est remise en évidence et le Conseil d'Etat le charge d'une présomption de faute. C'est lui qui est en faute et non le service. C'est un échec à la théorie de la faute de service.

En outre la théorie de la présomption de faute est en opposition avec la théorie des fautes du droit public.

Nous savons qu'en cas de faute de service la responsabilité de l'Etat est seule engagée, et mise en cause devant les tribunaux administratifs.

En cas de faute lourde de l'agent, sa responsabilité personnelle est engagée concurremment avec celle de l'Etat.

Si le conducteur militaire est présumé en faute par le seul fait de l'accident il n'y a évidemment plus aucune raison de rechercher la gravité de la faute du conducteur pour savoir si sa responsabilité personnelle peut être mise en cause.

La théorie de la présomption empêche donc le jeu de la théorie des fautes.

De plus, la présomption de faute est en opposition avec le principe dit de la garantie des fonctionnaires.

Nous savons que le fonctionnaire ne répond pas des fautes légères commises dans le service. Il ne peut être mis en cause personnellement qu'en cas de faute lourde, assez distincte de l'acte administratif pour constituer un fait personnel.

C'est le droit commun de tous les fonctionnaires.

Le modeste agent de l'Etat qui conduit une automobile ne connaît pas cette situation privilégiée. Non seulement toutes ses fautes, même légères, lui sont imputées, mais encore il est mis sous la loi très stricte de la présomption de faute. Il fait vraiment figure de parent pauvre parmi le personnel des agents de l'Etat.

Enfin la théorie de la présomption de faute était inutile, en droit public.

Si la jurisprudence civile l'a instituée à la charge de l'automobiliste c'est en considération des difficultés rencontrées par les victimes des automobilistes pour rapporter la preuve de la faute du conducteur.

Car, en droit privé, en exécution de l'article 1315 du Code civil, le demandeur doit apporter lui-même les éléments de la preuve, et les présenter suivant les formes de procédure et d'instruction prescrites par le Code de procédure. D'où la difficulté de la preuve, et la justification de la présomption dans certains cas particulièrement intéressants.

En droit public, il en est tout autrement.

La procédure administrative est inquisitoriale. Elle donne au juge administratif une grande initiative dans la recherche de la vérité, ce qui allège au profit du requérant, le fardeau de la preuve. Pratiquement, le requérant n'a à fournir que des allégations ou des commencements de preuves. C'est l'instruction menée par le juge administratif, qui, en définitive, établira la preuve.

La présomption, justifiée en droit privé, à cause des difficultés de preuve, n'a pas sa raison d'être en droit public où la preuve est facilitée par la procédure inquisitoriale.

D'autre part la responsabilité de l'Etat est d'ordre patrimonial. Dans la matière qui nous occupe il s'agit d'un particulier qui a subi un préjudice matériel, par suite du fonctionnement d'un service public. L'Etat doit réparation. C'est d'équité élémentaire: même s'il n'y a pas de faute commise; car la responsabilité ainsi entendue s'affranchit largement de l'idée de faute. Et de fait le Conseil d'Etat a créé une théorie de la responsabilité de la puissance publique en dehors de toute faute du service public. (C.E. 21 juin 1895. D.P. 1896 — 3 — 65).

Or si le Conseil d'Etat peut indemniser une victime sans faute du service public, il n'a pas besoin de faire appel à la théorie de la présomption de faute. Donc celle-ci est inutile.

Ainsi donc la présomption de faute à la charge du conducteur, donne en droit privé la plus heureuse des solutions au problème social posé par le développement actuel de la circulation automobile.

Au contraire en droit public elle se heurte à la plupart des théories édifiées par la jurisprudence administrative sur la responsabilité de la puissance publique et cela sans aucune compensation dans le domaine de la pratique étant donné que le résultat auquel elle aboutit pourrait être atteint par le jeu normal de la procédure administrative.

SECTION III

LA THEORIE DU RISQUE

Partie de la faute à prouver par la victime, la jurisprudence automobile est actuellement à la présomption de faute à la charge du conducteur. Mais elle est toujours dans le domaine de la responsabilité pour faute.

On peut se demander si elle est au terme de son évolution, ou s'il ne lui reste pas à abandonner complètement la conception de la responsabilité basée sur la *faute* pour édifier une théorie de la responsabilité basée sur le *risque créé*.

Les partisans de la théorie du risque prétendent que toute activité qui crée pour autrui un risque rend son auteur responsable du dommage qu'il peut causer sans qu'il y ait à rechercher s'il y a ou non faute de sa part.

Il faut voir à ce sujet l'étude de M. Saleilles (D. P. 1897 — I — 433) et celle de M. Josserand (D.P. 1900 — 2.289 — D. H. 1930. 25 et D.H. 1930. 5).

Cette théorie hardie paraît se justifier par une idée de justice. Par son activité l'homme peut se procurer un profit; il est juste que par réciprocité il répare les dommages qu'il peut causer. Un automobiliste cause un dommage avec sa voiture; il doit être responsable de plein droit et doit réparation quelle que soit la cause de l'accident.

La responsabilité est basée non pas sur la faute ou sur la présomption de faute, mais sur le risque anormal que crée l'automobile en circulant. La responsabilité est en somme attachée à la propriété. C'est une responsabilité objective substituée à la responsabilité subjective basée sur la faute. C'est le concept matérialiste du risque substitué au concept psychologique de la faute. Et finalement et en dernière analyse c'est une atteinte indirecte à la propriété.

D'après cette théorie, l'automobiliste serait responsable de tous les accidents causés par sa voiture, indépendamment de toute faute prouvée ou légalement présumée. Il ne serait exonéré qu'en cas de force majeure ou de faute particulièrement grossière de la victime.

Au point de vue pratique, la théorie du risque tend à la multiplication des accidents, par suite de l'insouciance des piétons, sûrs d'être indemnisés dans tous les cas, et qui viendrait s'ajouter à celle des chauffeurs, tous assurés, car l'assurance est le corollaire nécessaire du risque.

Il y aurait là un moyen commode de se faire des rentes pour certains individus peu scrupuleux qui ne manqueraient pas de l'exploiter.

Et il y aurait quelque chose d'immoral à indemniser des victimes dont la faute serait démontrée.

Au point de vue juridique, la théorie du risque ne serait pas un progrès sur la théorie de la faute. C'est une théorie assez grossière qui a sa place marquée dans les sociétés en cours d'organisation.

Pour donner une certaine garantie aux personnes ou du moins une certitude d'être indemnisées en cas d'accident, on rend responsable sans distinction, tous les auteurs d'accidents sans s'inquiéter de savoir s'ils sont en faute ou non.

L'intention est louable; mais le procédé est un peu sommaire.

On ne tarde pas à s'apercevoir à la suite d'une analyse plus serrée de la situation qu'il est injuste d'obliger à réparation celui qui n'a commis aucune faute; et qu'il est immoral de verser une indemnité à certaines victimes qui par leur faute, sont seules responsables de l'accident.

Alors on reconnaît que la responsabilité de l'auteur de l'accident n'est pas engagée dans tous les cas; qu'il y a lieu de faire des distinctions; de réserver les cas de force majeure, les cas de faute de la victime et qu'en définitive la responsabilité doit être rattachée à la faute. Et l'on arrive ainsi à la théorie des fautes, remarquable conception du droit romain de l'époque classique, passée à peu près intacte dans notre droit civil.

Au point de vue moral la théorie de la faute est supérieure à celle du risque.

Alors que celle-ci considère l'accident comme une conséquence inévitable de l'activité humaine et nous conduit à une sorte de fatalisme dangereux, l'autre, au contraire, estime que l'accident est la conséquence de la faute et par suite il peut être évité: c'est une affaire de volonté.

A toutes ces raisons qui s'opposent à l'adoption de la théorie du risque et qui valent pour le droit privé comme pour le droit public, il faut en ajouter une qui concerne spécialement le droit public.

La responsabilité pour risque dans la circulation des automobiles, ne se conçoit qu'avec son correctif obligé, l'assurance.

Or l'Etat ne peut être couvert par aucune assurance. Il ne peut pas, comme un particulier, payer des primes annuelles à une compagnie d'assurances qui indemniserait les victimes au moment de l'accident.

Il devrait donc assurer lui-même la réparation des dommages: lourde charge pour le budget, avec la théorie du risque qui prévoit une indemnité pour tous les dommages.

La théorie du risque est donc à rejeter.

D'ailleurs la théorie de la faute présumée suffit largement à réparer les dommages causés par les automobiles, en droit privé comme en droit public.

Elle écarte sagement le cas de force majeure, le cas fortuit et la cause étrangère.

Dans tous les autres cas la victime est assurée d'être indemnisée. C'est une solution suffisante.

CHAPITRE SIX

LA JURISPRUDENCE AUTOMOBILE ACTUELLE DU CONSEIL D'ETAT DANS LES PRINCIPAUX CAS D'ESPECES

- I La collision entre automobile et piéton.
 - II La collision entre automobiles.
 - III La collision entre automobile et motocyclette.
 - IV La collision entre automobile et bicyclette.
 - V La collision entre automobile et voiture attelée.
 - VI La responsabilité en cas d'accident occasionné par une voiture volée.
 - VII Le transport gratuit.
 - VIII Les cas d'irresponsabilité
 - A Généralités
 - B Le cas fortuit ou de force majeure
 - C La cause étrangère.
 - IX Les cas où la responsabilité est partagée.
-

CHAPITRE SIX

LA JURISPRUDENCE AUTOMOBILE ACTUELLE DU CONSEIL D'ETAT DANS LES PRINCIPAUX CAS D'ESPECES

SECTION I

LA COLLISION ENTRE AUTOMOBILE ET PIETON

La jurisprudence judiciaire, longtemps divisée sur la solution qu'il convenait de donner à ce cas particulier est actuellement unifiée depuis l'arrêt solennel de la Cour de cassation, toutes chambres réunies, du 13 février 1930. (D. H. 1930 — 129).

Désormais, tout arrêt de cour doit appliquer l'article 1384 § I du Code civil qui édicte une présomption de faute, sous peine de voir sa décision cassée par la Cour de cassation et renvoyée à une autre cour qui sera tenue de statuer dans le sens de l'arrêt du 13 février 1930 qui fixe définitivement la jurisprudence en la matière.

Le Conseil d'Etat applique également la théorie de la présomption de faute depuis l'arrêt du 22 décembre 1924 (D. P. 1925 — 3 — 9). De nombreux arrêts ont suivi, confirmant cette jurisprudence, notamment les suivants : (6 mars 1925 — R. P. 430), (9 novembre 1925 — D. H. 1926 — 10), (20 mars 1926 — R. p. 310).

C'est pour ce cas particulier et pour celui-là seulement que la théorie de la présomption a été édiflée, en droit privé comme en droit public.

La victime d'un accident causé par une automobile militaire n'a plus qu'à prouver la matérialité du dommage et la relation de cause à effet avec le service, pour être indemnisée, grâce à la présomption de faute qui pèse sur le conducteur militaire, laquelle engage la responsabilité de l'Etat.

Mais il est certains cas que nous étudierons plus loin au chapitre des cas d'irresponsabilité où la présomption de faute peut être détruite par la preuve du cas fortuit ou de force majeure ou de la cause étrangère.

Dans ces différents cas, la présomption de faute tombe et la responsabilité de l'Etat n'est pas engagée. Mais l'énumération est limitative. Dans tous les autres cas, notamment quand la cause de l'accident demeure inconnue, la présomption subsiste, entraînant la responsabilité de l'Etat.

SECTION II

LA COLLISION ENTRE DEUX AUTOMOBILES

Si l'automobiliste constitue un danger permanent dans la circulation, par contre le piéton est absolument inoffensif.

C'est précisément pour cette raison et pour sauvegarder les intérêts des piétons que la Cour de cassation et le Conseil d'Etat ont édifié la théorie de la présomption de faute à la charge de l'automobiliste.

En conséquence, dans un accident où le piéton n'est pas en cause, comme dans une collision entre automobiles, il n'y a plus aucune raison d'appliquer la théorie de la présomption de faute. Il faut revenir au droit commun, c'est-à-dire à l'article 1382 du Code civil, avec la preuve de la faute à la charge du demandeur.

Si un seul des conducteurs est en faute, sa faute étant prouvée, il supporte tout le dommage. Si les deux conducteurs sont en faute, chacun répare selon la gravité de sa faute. Si aucune faute n'est relevée, chacun supporte ses propres dégâts. Telle est la solution de la jurisprudence civile.

La jurisprudence du Conseil d'Etat sur ce point précis, a marqué quelque hésitation.

Nous avons vu que le Conseil d'Etat dans son arrêt du 22 décembre 1924 (D. P. 1925 — 3 — 9) établit une présomption de faute à la charge du conducteur dans le cas de collision entre une automobile et un piéton.

Dans l'arrêt suivant, le Conseil d'Etat statuant sur une collision entre une voiture militaire et une voiture privée, admet la présomption de faute à la charge du conducteur de la voiture militaire.

C. E. 28 mars 1925. AUDIBERT. R. P. 350.

« ...Considérant que les conditions particulièrement dangereuses de la circulation automobile à l'heure actuelle doivent faire admettre une présomption de faute à la charge du conducteur de l'automobile qui a causé le dommage; que cette présomption peut être détruite par la preuve que l'accident est, dans l'espèce, imputable soit à une cause étrangère à son auteur, soit à un cas fortuit ou de force majeure.

Considérant qu'il résulte de l'instruction d'une part que les dommages qui ont fait l'objet du recours du sieur Audibert, ont été le résultat d'une collision survenue entre l'automobile de celui-ci et une automobile militaire; d'autre part que cette collision n'est imputable ni à une cause étrangère au conducteur militaire, ni à un cas fortuit

ou de force majeure; enfin que le conducteur militaire effectuait un trajet en service commandé; que dans ces conditions la responsabilité de l'Etat est engagée... »

Nous allons examiner la situation juridique des deux parties telle qu'elle ressort de cet arrêt.

Le sieur Audibert doit adresser sa demande d'indemnité au Conseil d'Etat, puisque c'est la responsabilité de l'Etat qui est en cause. Il n'a aucune preuve à fournir, étant donné que le conducteur militaire est présumé en faute. Il obtiendra donc avec certitude l'indemnité qui représente le dommage qu'il a subi.

L'Etat pour obtenir la réparation des dégâts occasionnés à la voiture militaire, à la suite de la collision, devra actionner le sieur Audibert devant les tribunaux de droit commun. Or, nous savons que ceux-ci n'ont jamais admis la présomption de faute en cas de collision entre automobiles. L'Etat, pour obtenir l'indemnité qu'il réclame, devra donc, conformément à l'article 1382 du Code civil faire la preuve de la faute du sieur Audibert.

La situation juridique des deux parties est donc très différente et nettement défavorable à l'Etat. Celui-ci doit faire la preuve de la faute; tandis que l'autre partie bénéficie de la présomption de faute.

On peut s'étonner d'un semblable arrêt de la part du Conseil d'Etat. En effet, les déductions successives par lesquelles dans les considérants de l'arrêt, le Conseil d'Etat arrive à engager la responsabilité de l'Etat, sont rigoureusement exactes. Mais malheureusement, le raisonnement repose sur une erreur. La théorie de la présomption de faute ne joue pas en cas de collision entre automobiles. Elle a été édictée uniquement pour la collision entre automobile et piéton, comme nous l'avons vu dans l'analyse détaillée que nous avons faite de la présomption.

L'arrêt du Conseil d'Etat du 22 décembre 1924 qui, pour la première fois, édicte la présomption à la charge du conducteur militaire fonde la présomption sur « ...*les dangers de la circulation automobile à l'heure actuelle...* »

Il va de soi qu'il s'agit des dangers courus par les piétons dans une collision avec une automobile. Quant aux collisions entre automobiles, choses également dangereuses, les deux présomptions qui pèsent sur les conducteurs s'annulent et l'on retombe dans le droit commun de la faute à prouver.

Le Conseil d'Etat n'a pas été long à reconnaître son erreur. Dans l'arrêt suivant, revenant sur sa jurisprudence antérieure il déclare nettement que la présomption ne joue pas en cas de collision entre automobiles.

C. E. 17 juin 1927. LOPEZ. R. p. 677.

« ...Considérant qu'à la suite d'une collision entre les deux voitures automobiles appartenant l'une à l'Etat et l'autre au sieur Lopez, ces deux voitures ont été endommagées.

Considérant que si les conditions particulièrement dangereuses de la circulation automobile, à l'heure actuelle doivent faire admettre une présomption de faute à la charge du conducteur d'automobile qui a causé le dommage, cette présomption ne s'applique pas lorsqu'il s'agit de dommages causés à une autre automobile... »

L'arrêt suivant, qui dans une collision entre une automobile privée et un camion de l'Etat, engage la responsabilité de l'Etat, sur une faute du conducteur de l'Etat et non sur la présomption de faute, confirme cette nouvelle jurisprudence.

C. E. 15 février 1928. LECLERCQ. R. p. 233.

« ...Considérant qu'il résulte de l'instruction que la collision qui s'est produite entre l'automobile que conduisait le requérant et un camion automobile appartenant à l'Etat est due à l'imprudence du conducteur du dit camion... et que le requérant se trouve ainsi fondé à demander à l'Etat la réparation du préjudice qu'il a subi. »

Les deux jurisprudences, administrative et judiciaire sont donc désormais d'accord sur ce cas d'espèce. Elles appliquent à la collision entre automobiles le droit commun de la faute à prouver.

SECTION III

COLLISION ENTRE UNE AUTOMOBILE

ET UNE MOTOCYCLETTE

La question n'est pas controversée ni dans la jurisprudence civile, ni dans la jurisprudence administrative.

La motocyclette est mue par un moteur. Par sa vitesse, son peu de stabilité et l'imprudence de la plupart des motocyclistes, la motocyclette est un engin plus dangereux que l'automobile, et la présomption de faute, en cas d'accident, pèse sur le motocycliste privée comme sur le motocycliste militaire.

En conséquence, en cas de collision entre une automobile et une motocyclette, les deux présomptions s'annulent et l'on revient au droit commun de la faute à prouver.

SECTION IV

LA COLLISION ENTRE AUTOMOBILE

ET BICYCLETTE

Depuis l'arrêt solennel de la Cour de cassation du 13 février 1930, la jurisprudence civile applique la présomption de faute de l'article 1384 § I du Code civil à l'automobiliste.

On peut se demander s'il y a lieu d'étendre cette présomption au cycliste.

Dans l'affirmative, en cas de collision entre une automobile et une bicyclette les deux présomptions s'annihileraient, exactement comme dans la collision entre automobiles et les parties seraient soumises au droit commun de l'article 1382 de la faute à prouver.

Dans la négative l'automobiliste seul serait présumé en faute. Le cycliste n'aurait aucune preuve à faire pour obtenir la réparation du dommage qu'il aurait subi.

La jurisprudence civile est nettement divisée sur cette question.

Nous allons exposer rapidement les thèses en présence en indiquant les arguments invoqués de part et d'autre. Puis nous indiquerons quelle est la solution qui nous paraît s'imposer.

A

LA THESE D'APRES LAQUELLE LE CYCLISTE

DOIT ETRE SOUMIS A LA PRESOMPTION

L'article 1384 § I du Code civil ne distingue pas suivant que la chose qui fait l'objet d'une garde est mise ou non en mouvement par la main de l'homme. Il suffit pour son application qu'il s'agisse d'une chose susceptible de faire courir un danger à autrui et à ce titre soumise à la nécessité d'une garde.

C'est bien le cas de la bicyclette. Dès qu'elle est en mouvement elle devient, par sa vitesse, une source de risques qui ne peut disparaître que par l'intervention humaine. Les nombreux accidents occasionnés par les cyclistes, 8.900 en 1928 à Paris et dans la banlieue, prouvent jusqu'à l'évidence que la bicyclette est un instrument dangereux par les effets dommageables qu'elle peut avoir.

Comme l'automobile, la bicyclette est donc une chose susceptible de faire courir un danger à autrui si elle est insuffisamment ou maladroitement surveillée par celui qui en a la garde. Il s'ensuit que le cycliste comme l'automobiliste doit être soumis à la présomption de faute de l'article 1384 § I du Code civil.

En conséquence, dans une collision entre une automobile et une bicyclette, la présomption de faute de l'article 1384 peut être invoquée par les deux parties, sans qu'il y ait lieu de prendre en considération la nocivité respective des deux véhicules. Il s'ensuit que ces deux présomptions s'annulant, on retombe dans le droit commun de la faute à prouver.

B.

LA THESE D'APRES LAQUELLE LE CYCLISTE NE DOIT PAS

ETRE SOUMIS A LA PRESOMPTION

La présomption de faute de l'article 1384 § I du Code civil a été appliquée à l'automobiliste parce que l'automobile est une chose soumise à la nécessité d'une garde du fait qu'elle possède un moteur qui doit rester sous la surveillance constante du conducteur.

Or, la bicyclette n'a pas de moteur. Elle ne présente pas de son seul fait un danger pour autrui. Si elle accroit les forces de l'homme, elle reste néanmoins sous son absolue dépendance et n'est pas de ce fait soumise à la nécessité d'une garde. et par suite à la présomption de l'article 1384.

D'autre part, la bicyclette n'est pas un véhicule de même ordre que l'automobile, et le risque créé par l'automobile est beaucoup plus grave que celui causé par la bicyclette. Il s'ensuit qu'en cas de collision entre ces deux véhicules seul le conducteur du véhicule le plus dangereux doit être présumé en faute.

D'ailleurs, la Cour de cassation n'a appliqué la présomption à l'automobiliste que dans le but de sauvegarder les intérêts des piétons dans les accidents trop nombreux occasionnés par les automobilistes. Elle n'a jamais songé à faire peser cette présomption sur les cyclistes même en cas de collision entre cycliste et piéton. Il doit en être de même à plus forte raison en cas de collision entre une automobile et une bicyclette.

C.

LA SOLUTION LOGIQUE

L'article 1384 qui fait peser une présomption de faute sur le gardien d'une chose qui a causé un dommage n'a été rédigé ni pour les automobilistes, ni pour les cyclistes. A l'époque de sa rédaction, en 1804, le législateur ne pouvait prévoir ni l'automobile, ni même la bicyclette.

Juridiquement cependant, l'article 1384 peut s'appliquer au cycliste comme à l'automobiliste. Il ne distingue pas, selon que la chose qui a causé le dommage est mue par un moteur ou par la main de l'homme; il s'applique à toutes les choses qui ont causé un dommage.

D'autre part, la présomption de faute qu'il édicte est basée non pas sur la nature des choses, mais sur la garde, et la bicyclette est soumise à la nécessité d'une garde, comme l'automobile, en raison des accidents que ces deux véhicules sont susceptibles d'occasionner.

Il est donc logique, juridiquement, d'appliquer la présomption de faute de l'article 1384 au cycliste au même titre qu'à l'automobiliste.

Pratiquement, la même solution se justifie aussi pleinement. Le danger que présente une chose ne peut pas s'apprécier objectivement et absolument. Il est tout à fait relatif et dépend des conditions dans lesquelles la chose se présente. Un pot de fleurs, sur le trottoir, est absolument inoffensif. Il devient dangereux s'il est exposé à la fenêtre d'un troisième étage; il suffit d'un coup de vent pour le faire tomber sur la tête d'un passant. Une bicyclette, à certains moments, peut être plus dangereuse qu'une automobile. Malgré son moteur, grâce à ses deux freins puissants, une automobile marchant à une allure modérée peut s'arrêter instantanément; elle est sous la maîtrise absolue de son conducteur. Alors qu'une bicyclette dévalant une pente, dans une rue encombrée peut échapper au contrôle de son conducteur.

Le danger que présente une chose ne peut donc s'apprécier à priori. Il ne peut être évalué qu'après l'accident provoqué par cette chose; sa mesure sera exactement celle du dommage causé.

Il est donc illogique d'exonérer de la présomption le cycliste, sous prétexte que la bicyclette n'est pas dangereuse ou est moins dangereuse que l'automobile. Il faut, au contraire, soumettre le cycliste, comme l'automobiliste, à la présomption de faute de l'article 1384 § I du Code civil.

C'est la tendance actuelle d'une partie seulement de la jurisprudence civile. L'unanimité ne sera réalisée que le jour où la Cour de cas-

sation, dans un arrêt solennel, comme elle l'a fait pour l'automobiliste, posera le principe de l'application au cycliste de l'article 1384 du Code civil.

Le Conseil d'Etat, jusqu'à maintenant, n'a pas précisé, dans un arrêt, qu'il admettait la présomption de faute à la charge du cycliste militaire, ni dans la collision entre bicyclette et piéton, ni dans la collision entre automobile et bicyclette.

Le cycliste militaire n'est donc pas soumis à la présomption alors que le cycliste privé l'est ou ne l'est pas selon l'interprétation donnée par les tribunaux civils à l'article 1384 § I du Code civil.

Pendant que la jurisprudence civile n'a pas adopté définitivement la solution de la présomption à la charge du cycliste privé il n'y a pas lieu pour le Conseil d'Etat de modifier sa jurisprudence actuelle pour édicter une présomption de faute à la charge du cycliste militaire.

S'il le faisait prématurément il accorderait aux cyclistes et automobilistes privés une garantie dont il ne serait pas certain de trouver la réciprocité devant tous les tribunaux civils étant donné qu'un certain nombre d'entre eux n'admettent pas la présomption à la charge du cycliste.

Et nous retrouverions là les inconvénients que nous avons signalés quand le Conseil d'Etat avait admis la présomption de faute à la charge de l'automobiliste militaire dans la collision entre automobiles, alors que la jurisprudence civile ne l'a jamais admise.

Le cycliste militaire est donc dans la situation juridique du droit commun de la faute à prouver. En cas de collision avec une automobile privée ou un cycliste privé, il n'est pas présumé en faute.

Par contre, le cycliste privé, devant certains tribunaux, est soumis à la présomption. En cas de collision avec une automobile de l'Etat, l'Etat bénéficierait de cette présomption.

Nul doute que le Conseil d'Etat, pour éviter ces anomalies, adoptera la solution de la jurisprudence civile, quand celle-ci sera définitivement fixée.

SECTION V

COLLISION ENTRE UNE AUTOMOBILE

ET UNE VOITURE ATTELEE

Nous allons examiner rapidement quelle est la situation juridique des parties dans une collision entre une automobile militaire et une voiture attelée appartenant à un particulier.

Celle du conducteur militaire est simple; il est présumé en faute depuis l'arrêt du Conseil d'Etat du 22 décembre 1924. (D. P. 1925 — 3 — 9).

Celle du propriétaire de la voiture attelée est plus compliquée.

Si l'accident est provoqué par le cheval, par exemple à la suite d'une ruade, d'un recul, d'un écart brusque et inattendu, le propriétaire est présumé en faute, en application de l'article 1385 du Code civil (10). La jurisprudence est unanime sur ce point.

Si l'accident est dû à la voiture attelée, par exemple un accrochage dû au fait que la voiture n'était pas à droite de la route, le conducteur est bien responsable, mais la jurisprudence est divisée sur l'article du Code civil qu'il convient de lui appliquer.

Certains tribunaux voient là une faute de conduite du conducteur et lui appliquent l'article 1382 (11) avec la preuve à la charge de la victime.

D'autres tribunaux estiment que même dans ce cas là, le cheval, obéissant à l'action du conducteur, n'en demeure pas moins l'élément générateur de l'accident et appliquent au conducteur la présomption de faute de l'article 1385, rapporté plus haut.

D'autres, enfin, appliquent au conducteur la présomption de l'article 1384 § I (12).

Il n'y a donc pas unanimité dans la jurisprudence dans ces cas d'espèces. Il semble qu'en raison du nombre élevé d'accidents causés par les voitures attelées, on devrait soumettre, dans tous les cas, les conducteurs à la présomption de faute, soit à celle de l'article 1385, en raison de l'attelage, soit à celle de l'article 1384, en raison de la voiture.

Il résulte de ce qui précède qu'en cas de collision entre une automobile militaire et une voiture attelée privée, ayant occasionné des dégâts réciproques, que la situation juridique de l'Etat est plus rigoureuse que celle du conducteur privé.

Les présomptions s'annulant, l'Etat est obligé de faire la preuve dans tous les cas, alors que le conducteur privé en est dispensé dans les cas où la jurisprudence lui applique l'article 1382 du Code civil.

(10) Art. 1385 du Code civil. — Le propriétaire d'un animal ou celui qui s'en sert, pendant qu'il est à son usage, est responsable du dommage que l'animal a causé soit que l'animal fût sous garde, soit qu'il fût égaré ou échappé.

(11) Art. 1382 du Code civil. — Tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la *faute* duquel il est arrivé, à le réparer.

(12) Art. 384 § 1. — Code civil. — On est responsable non seulement du dommage que l'on cause, par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre, ou des *choses* que l'on a sous sa garde.

SECTION VI

LA RESPONSABILITE DANS LES ACCIDENTS OCCASIONNES PAR UNE VOITURE VOLEE

En principe, en cas de dommage causé par une voiture volée, le propriétaire reste responsable. C'est lui qui a la garde de l'automobile; c'est sur lui que pèse la présomption de faute de l'article 1384 § I du Code civil. Et la victime peut l'actionner sur le vu de la plaque d'immatriculation qui porte son nom.

Il peut, d'ailleurs, être coupable de négligence et n'avoir pas pris toutes les précautions nécessaires pour éviter le vol; il a pu, par exemple, abandonner sa voiture, en ville, dans une rue, et s'éloigner pour faire des courses.

Un jugement du tribunal civil de la Seine, du 25 mars 1925 (Rec. gaz. du Palais. 1925 — 2 — 81) consacre cette thèse. On ne saurait voir dans la soustraction frauduleuse, dit-il, ni un cas fortuit, ni un cas de farce majeure de nature à détruire la présomption de faute établie à l'encontre du gardien par l'article 1384 § I puisque ce fait est la conséquence prévisible d'une négligence.

L'arrêt suivant de la Cour d'appel de Paris statue en sens inverse dans un cas semblable et exonère de toute responsabilité le propriétaire de la voiture volée.

PARIS 5 décembre 1925. (*D. P.* 1929 — 2 — 99)

« ...Considérant que le fait que l'accident a eu uniquement pour cause l'imprudence de celui qui conduisait la voiture volée, doit nécessairement faire écarter la présomption de responsabilité de celui qui avait la voiture sous sa garde... »

Le propriétaire de l'automobile volée est donc, en principe, responsable des accidents occasionnés par sa voiture conduite par le voleur. Mais il peut écarter la présomption qui pèse sur lui par les moyens que nous avons indiqués au cours de cette étude : la force majeure, le cas fortuit et la faute d'un tiers.

S'il établit que sa voiture lui a été volée et que l'accident est imputable au voleur, c'est-à-dire au fait d'un tiers, il détruit la présomption qui pèse sur lui, et s'exonère de toute responsabilité.

La jurisprudence du Conseil d'Etat, en ce qui concerne les automobiles militaires, arrive à peu près au même résultat.

Elle considère que les accidents occasionnés par les voitures volées sont des faits en dehors du service et que la responsabilité du conducteur seule est engagée, à l'exclusion de celle de l'Etat.

Toutefois, s'il est possible de relever une négligence quelconque à la charge du service, ayant facilité l'enlèvement de la voiture, elle retient la responsabilité de l'Etat dans une proportion qui correspond à la gravité de la faute commise par le service.

Les arrêts suivants du Conseil d'Etat statuent sur des cas d'espèces correspondant à ces deux hypothèses. Il s'agit de voitures militaires enlevées la nuit, des parcs automobiles, par des conducteurs militaires et ayant occasionné des accidents au cours d'une randonnée.

C. E. 7 janvier 1925. DELMAS. R. p. 12

« ...Considérant qu'il résulte de l'instruction que si la voiture du sieur Delmas a été endommagée par une voiture militaire, cette dernière voiture était conduite par des militaires dont l'identité n'a pas été établie, qui n'étaient pas en service commandé, et dont *la responsabilité personnelle peut seule être engagée*; que d'autre part il n'est relevé à la charge de l'Etat aucun manque de surveillance de nature à engager sa responsabilité; qu'il résulte que le sieur Delmas n'est pas fondé à demander l'annulation de la décision par laquelle le Ministre de la guerre a refusé de lui accorder une indemnité à raison du dit accident... »

C. E. 30 mars 1928. Robert JULIEN. R. p. 487.

« ...Considérant que si l'accident dont le sieur Julien a été victime le 27 septembre 1925 est imputable à une faute personnelle du soldat Gattaert, conducteur de l'automobile, commis en dehors du service, il résulte de l'instruction que l'autorité militaire n'avait pas pris de mesures suffisantes pour empêcher la sortie de l'automobile militaire dans les conditions contraires aux règlements; que dans ces circonstances, la responsabilité de l'Etat est engagée à raison de la faute du service public... »

SECTION VII

LE TRANSPORT GRATUIT

Un propriétaire d'automobile invite un de ses amis à faire une promenade dans sa voiture. Au cours de la randonnée, la personne qui a pris place à bord du véhicule est grièvement blessée. On peut se demander dans quelle mesure la responsabilité du conducteur propriétaire de la voiture est engagée.

La jurisprudence civile est divisée sur cette question.

Certains tribunaux prétendent qu'il serait exagéré de faire peser sur une personne qui vous rend un service par pure amabilité la présomption de faute de l'article 1374 du Code civil et ils appliquent

l'article 1382, d'après lequel la victime doit faire la preuve de la faute du conducteur si elle veut prétendre à une indemnité. C'est la théorie du risque accepté. L'ami, en montant dans la voiture a accepté de supporter les risques inhérents à tout transport automobile. Il est donc irrecevable à se plaindre du dommage qui peut être la conséquence de cette acceptation.

La Cour d'appel de Paris a appliqué cette théorie dans ses arrêts du 9 mai 1925 et du 13 août 1925. Celle de Dijon dans ses arrêts du 22 novembre 1926 et du 17 janvier 1927.

Voici un récent arrêt de la Cour de cassation qui consacre cette solution.

Req. 9 juin 1928. (D. H. 5 juillet 1928).

« ...La présomption instituée par l'article 1384 du Code civil à l'encontre du gardien d'une chose inanimée soumise à la nécessité d'une garde à raison du danger qu'elle peut faire courir à autrui ne peut être invoquée par ceux qui, ayant accepté ou sollicité de participer à titre gracieux à l'usage d'une voiture automobile connaissaient les dangers auxquels ils s'exposaient volontairement.

Ils ne peuvent obtenir de dommages-intérêts du gardien de la voiture que s'ils établissent à sa charge ou à celle de son préposé une faute qui leur soit imputable dans les termes des articles 1382 et 1383 du Code civil... »

D'autres tribunaux prétendent qu'il convient d'appliquer l'article 1384, édictant une présomption de faute contre le conducteur et dispensant ainsi la victime de faire la preuve de la faute du conducteur. Ils donnent comme raison qu'il est de jurisprudence constante que cet article est actuellement le droit commun de l'automobiliste causant un préjudice à un tiers, que celui-ci soit sur la chaussée ou dans la voiture.

Les Cours d'appel ci-après appliquent cette théorie : Caen (26 novembre 1924), Paris (9 mai 1925), Poitiers (16 et 18 février 1925), Nancy (27 mai 1925), Douai (30 novembre 1925), Nîmes (14 décembre 1925).

Il y a donc une indécision marquée dans la jurisprudence civile.

Le Conseil d'Etat n'a pas à choisir entre l'article 1382 et l'article 1384 du Code civil, ces textes ne s'appliquant pas à la responsabilité de l'Etat. Jugeant en équité, il se range à la théorie du risque accepté du droit privé. Il trouve qu'il serait exagéré de faire peser une lourde responsabilité sur le transporteur gratuit et il écarte la présomption de faute dans l'arrêt suivant.

C. E. 23 juillet 1926. (D. P. 1926 — 3 — 60)

« ...Considérant que l'accident dont la dame Liévin a été victime est survenu alors que la requérante se trouvait transportée gratuite-

ment par une automobile militaire. Que dans ces conditions la responsabilité de l'Etat ne pouvait se trouver engagée à son égard que si l'accident était imputable à une *faute* du conducteur. Qu'il résulte, au contraire, de l'instruction qu'aucune faute ne peut être reprochée au conducteur; que la requérante n'est, dès lors, pas fondée à soutenir que c'est à tort que par la décision attaquée le Ministre de la guerre a rejeté sa demande d'indemnité... »

Cette solution est nette. Le Conseil d'Etat écarte la présomption de faute pour revenir à la théorie de la faute de service à prouver par la victime. En effet, la présomption a été créée pour les piétons qui sont exposés aux dangers de la circulation automobile et non pour les personnes transportées dans les voitures.

SECTION VIII

LES CAS D'IRRESPONSABILITES

A.

GENERALITES

En cas de collision avec un piéton, le conducteur d'automobile privé et le conducteur d'automobile militaire sont présumés en faute par la jurisprudence.

Nous savons de plus qu'ils ne sont même pas autorisés à prouver qu'ils n'ont pas commis de faute. Ce qui nous a paru illogique à priori, mais que nous avons admis quand nous avons considéré que les deux jurisprudences ont ajouté à l'idée de *faute* une idée de *risque* comme base de la responsabilité.

En réalité, la nature de la présomption ne permet pas la preuve de l'absence de faute. Le dommage provient la plupart du temps de l'automobile, chose dangereuse. On peut admettre que cette chose dangereuse a été mal gardée et que la faute du gardien engage sa responsabilité. Il en est ainsi la plupart du temps. D'où la présomption de faute à la charge du conducteur.

Mais il peut arriver que le dommage ne provienne pas de la chose dangereuse elle-même. C'est ce qui se produit dans une petite minorité de cas. Alors il n'y a plus aucune raison de maintenir la présomption et le conducteur est admis à briser le lien de causalité entre le danger possible de l'automobile chose dangereuse, et le dommage, en prouvant que le dommage est dû non pas à la chose elle-même, mais à une cause étrangère. Il en est ainsi dans le cas de force majeure, de cas fortuit et de cause étrangère,

Et alors, si la preuve de ces cas est faite par l'automobiliste, non seulement la présomption de faute qui pèse sur lui tombe, mais encore il n'y a aucune responsabilité d'engagée, et nous sommes en présence de cas d'irresponsabilité du conducteur d'automobile.

La jurisprudence judiciaire et la jurisprudence administrative admettent les mêmes cas d'irresponsabilité du conducteur d'automobile : la force majeure, le cas fortuit et la cause étrangère. Tous les arrêts des deux juridictions en la matière mentionnent ces trois cas d'irresponsabilité; en voici quelques-uns à titre d'exemple.

Civ. 29 juillet 1924. (D. H. 1924 — 557).

« ...Vu l'article 1384, alinéa I du Code civil.

Attendu que la présomption de faute établie par cet article à l'encontre de celui qui a sous sa garde la chose inanimée qui a causé le dommage ne peut être détruite que par la preuve d'un cas fortuit ou de force majeure ou d'une cause étrangère qui ne lui soit pas imputable; qu'il ne suffit pas de prouver qu'il n'a commis aucune faute ou que la cause du dommage est demeurée inconnue... »

C. E. 22 décembre 1924 (D. P. 1925 — 3 — 9)

« ...Considérant que les conditions particulièrement dangereuses de la circulation automobile à l'heure actuelle doivent faire admettre une présomption de faute à la charge du conducteur d'automobile qui a causé l'accident; mais que cette présomption peut être détruite par la preuve que l'accident est dans l'espèce imputable soit à une cause étrangère à son auteur, soit à un cas fortuit ou de force majeure... »

C. E. 20 mars 1926. CRÉTIN. R. p. 310

« ...Considérant que les conditions particulièrement dangereuses... doivent faire admettre une présomption de faute à la charge du conducteur... mais que cette présomption peut être détruite par la preuve que l'accident est dans l'espèce imputable soit à une cause étrangère à son auteur, soit à un cas fortuit ou de force majeure... »

Nous allons étudier successivement chacun des cas d'irresponsabilité.

B.

LE CAS FORTUIT OU DE FORCE MAJEURE

La force majeure est l'événement extérieur, étranger, imprévisible, contre lequel le conducteur d'automobile le plus expérimenté ne dispose d'aucun moyen de défense. Par exemple, la foudre tombe sur

sa voiture; un arbre déraciné par la tempête s'abat brusquement devant le véhicule en marche et provoque un capotage: le conducteur est pris subitement de syncope et précipite sa voiture dans un ravin. Ce sont là des manifestations de forces extérieures insurmontables. Il est impossible de les prévoir et d'en éviter les effets. C'est ce qui caractérise juridiquement la force majeure.

La force majeure est exclusive de toute responsabilité. L'article 64 du Code pénal (13) le dit pour la responsabilité pénale et l'article 1148 du Code civil (14) pour la responsabilité civile contractuelle. Le principe reste vrai pour la responsabilité délictuelle. C'est l'application de la maxime de bon sens : à l'impossible nul n'est tenu.

Le cas fortuit, en théorie se distingue assez nettement de la force majeure.

C'est un obstacle interne et qui n'est que relativement imprévisible et insurmontable. Par exemple un boulon de la direction se rompt brusquement pendant la marche de l'automobile. La direction devenue folle n'obéit plus à la main du conducteur et la voiture est projetée contre un arbre de la route. On peut admettre que si le constructeur avait employé un métal de meilleure qualité pour la confection de son boulon, celui-ci ne se serait pas rompu et l'accident n'aurait pas eu lieu.

On peut donc dire que derrière le cas fortuit il y a une faute, alors que derrière le cas de force majeure il n'y en a pas.

Le cas fortuit forme la transition juridique entre le cas de force majeure et la faute. Et il est permis de supposer qu'avec les progrès incessants de la science et de la technique, la faute qui est derrière chaque cas fortuit sera mise en évidence et alors la notion même du cas fortuit disparaîtra de la technique juridique.

Il y a un cas particulier qui, pendant longtemps a divisé la jurisprudence: c'est l'éclatement d'un pneu, qui a souvent causé de graves accidents.

Certains tribunaux ont pensé qu'il y avait là un cas fortuit et ont exonéré le conducteur de toute responsabilité.

(13) Art. 64 du Code pénal. — « Il n'y a ni crime ni délit lorsque le prévenu était en état de légitime défense ou lorsqu'il a été contraint par une force à laquelle il n'a pu résister. »

(14) Art. 1148 du Code civil. — « Il n'y a lieu à aucun dommage-intérêt lorsque par suite d'une force majeure ou d'un cas fortuit le débiteur a été empêché de donner ou de faire ce à quoi il était obligé, ou a fait ce qui lui était interdit. »

D'autres, au contraire, ont estimé qu'un conducteur d'adresse moyenne, avec un pneu éclaté peut rester maître de sa voiture, diminuer progressivement sa vitesse jusqu'à l'arrêt complet, et éviter l'accident.

Nous sommes absolument de l'avis de ces derniers, et la jurisprudence est actuellement à peu près unanime à admettre la responsabilité du conducteur qui cause un accident à la suite de l'éclatement d'un pneu.

La même remarque est à faire au sujet du dérapage. Pendant un certain temps la jurisprudence l'a considéré comme un cas fortuit. Aujourd'hui elle reconnaît qu'un conducteur prudent doit prévoir le dérapage, modérer l'allure dès que la chaussée devient glissante, ne pas actionner les freins, moyennant quoi il peut éviter le dérapage et l'accident qu'il provoque.

La différence entre le cas de force majeure et le cas fortuit a été faite d'une façon lumineuse par M. Hauriou, dans une note au « Recueil Sirey » de 1912 (S. 1912 — 3 — 161).

Mais cette distinction n'a qu'un intérêt tout à fait théorique. En pratique la jurisprudence assimile les deux cas et considère les deux expressions comme synonymes. Il suffit pour que le conducteur d'automobile soit exonéré de toute responsabilité que l'accident ait été *impossible à prévoir* et que les effets aient été *impossibles à éviter*. C'est la formule consacrée par la jurisprudence et il est évident qu'elle s'applique aussi bien au cas de force majeure qu'au cas fortuit.

Le cas de force majeure et le cas fortuit exonèrent donc de toute responsabilité l'automobiliste privé et l'automobiliste militaire.

Dans le jugement suivant, rendu le 28 juillet 1931, le tribunal correctionnel de Cosne déclare que le conducteur qui dérape sur une route dont le revêtement de goudron est rendu glissant par la pluie ne peut pas, pour s'exonérer de toute responsabilité, invoquer le cas fortuit ou de force majeure.

« ...Attendu qu'en vain, le prévenu invoque pour s'exonérer de toute responsabilité le cas de force majeure qui aurait consisté dans le dérapage de sa voiture; qu'il a reconnu lui-même avoir freiné après avoir commencé à déraquer et ajoute qu'étant donné l'état de la route dont le revêtement de goudron était rendu glissant par la pluie, il était impossible de freiner sans déraquer, qu'il a donc, dans des circonstances parfaitement perceptibles pour un conducteur avisé et dont, en conséquence il pouvait et devait se rendre compte, commis une imprudence en exécutant une manœuvre qui ne pouvait qu'aggraver la déviation de sa voiture hors de la voie qu'il lui était prescrit de suivre »

.....Déclare A. atteint et convaincu de délit de blessures par imprudence..... Condamne A. à 50 francs d'amende par application de l'article 320 du Code pénal.

.....Statuant sur les conclusions de la partie civile, condamne A. vu l'article 1382 du Code civil à payer à V. la somme de 12.000 francs à titre de dommages-intérêts. » (Revue des usagers de la route — novembre 1931 — page 3961).

Dans l'arrêt suivant, le Conseil d'Etat invoque le cas fortuit pour exonérer l'Etat de toute responsabilité. Un sieur Dugail, conduisant des chevaux rencontre un camion de l'Etat affecté au service des régions libérées. Les chevaux prennent peur et M. Dugail est précipité sous les roues du camion. Il décède des suites de ses blessures. La compagnie d'assurance à laquelle il était assuré, verse une indemnité à sa famille et présente une demande de remboursement à l'Etat. Le Conseil d'Etat rend l'arrêt suivant :

C.E. 22 décembre 1924. (D. P. 1925 — 3 — 9)

«.....Considérant qu'il résulte des pièces du dossier que l'accident qui fait l'objet du recours formé par la société d'assurances mutuelles contre les accidents « Les Travailleurs » est imputable à *un cas fortuit* et qu'ainsi la responsabilité de l'Etat ne saurait être engagée.

Art. 1^{er} — La requête est rejetée...»

Si le cas de force majeure et le cas fortuit exonèrent de toute responsabilité, il reste à apprécier si les cas d'espèces soumis aux tribunaux présentent les caractéristiques juridiques de la force majeure et du cas fortuit.

Dans la jurisprudence civile, les juges du fait constatent souverainement les circonstances alléguées comme constituant la force majeure ou le cas fortuit. Mais il appartient à la Cour de cassation de contrôler si les faits retenus par les juges du fait présentent les caractères légaux de la force majeure ou du cas fortuit.

Au contraire, le Conseil d'Etat, seul tribunal statuant sur la responsabilité de l'Etat dans la matière des accidents d'automobiles, apprécie souverainement et en dernier ressort si les circonstances de l'accident présentent les caractéristiques de la force majeure ou du cas fortuit.

C.

LA CAUSE ETRANGERE

Il peut arriver qu'un accident d'automobile soit dû exclusivement à la faute de la victime ou d'une personne étrangère. Dans ce cas

le conducteur est exonéré de toute responsabilité, qu'il s'agisse de la responsabilité qui repose sur la faute ou de celle qui repose sur la présomption de faute.

Mais il faut bien entendre qu'aucune faute ne soit relevée à la charge du conducteur. Voici des décisions de la jurisprudence civile sur l'exonération de responsabilité par suite de la faute de la victime et de la faute d'un tiers.

Tribunal civil. Loudéac. 20 février 1931

(Revue des usagers de la route. Septembre 1931, page 3883)

«.....Attendu que le 29 mars 1930..... en sortant de l'école..... le jeune B. fut victime d'un accident d'automobile..... Attendu que B. père a assigné F. conducteur de l'automobile en paiement d'une somme de 100.000 francs..... Attendu que pour écarter la présomption de responsabilité tirée de l'article 1384 Code civil, F. soutient que l'accident est dû à la faute exclusive de la victime..... Attendu qu'au moment de l'accident, F. tenait sa droite, allait à une allure modérée et cornait..... que le jeune B a traversé la route en courant pour venir ramasser une balle..... et s'est littéralement jeté sous les roues de l'automobile..... Attendu, en droit, que l'imprudence des enfants doit sans doute rentrer dans les prévisions normales des automobilistes..... mais attendu qu'il n'est tout de même pas possible à un automobiliste, si prudent et si adroit soit-il, d'éviter qu'une personne se jette sous les roues de sa voiture..... Attendu qu'à moins de décider que la présence d'un enfant sur une rue ou même sur un trottoir doit avoir pour effet d'obliger les automobilistes à s'arrêter complètement et à stationner aussi longtemps que se prolongera cette présence, on est bien obligé d'admettre qu'il est des circonstances dans lesquelles l'imprudence d'un enfant peut être la cause exclusive d'un accident d'automobile.

Par ces motifs dit rapportée la preuve que l'accident du 29 mars 1930 est dû à la *faute exclusive* du jeune B. déboute B. père... le condamne aux dépens ».

Dijon. 13 novembre 1928. R. Dijon 1929 N° 7

«....Lorsqu'un automobiliste tenant sa droite et marchant à une allure modérée, croise successivement deux automobiles allant à vive allure et se suivant à courte distance, et est accroché par la première de celles-ci on peut induire que ce choc, produit par une voiture plus lourde et plus rapide a entraîné sans résistance possible le levier de direction et est la cause de la collision avec la seconde voiture qui suivait de très près.

Dès lors, la responsabilité de l'accident doit être mise à la charge de l'automobiliste qui croisait avec une vitesse excessive et a causé l'accrochage cause de la collision ultérieure...»

Les arrêts suivants du Conseil d'Etat exonèrent l'Etat de toute responsabilité en raison de la faute de la victime, dans des accidents occasionnés par des automobiles militaires.

C.E. 14 février 1925. — COMPAGNIE L'URBAINE ET LA SEINE
et le sieur RIVET. R. p. 157

«.....Considérant qu'il résulte de l'instruction que l'accident qui fait l'objet du recours est imputable à *l'imprudence de la victime*; qu'ainsi il provient d'une cause étrangère à son auteur; que dès lors les requérants ne sont pas fondés à soutenir que ce soit à tort que par une décision implicite, résultant du silence qu'il a gardé pendant 4 mois sur la réclamation dont il avait été saisi, le ministre a rejeté cette réclamation... »

C.E. 7 décembre 1928 Dame Veuve BARON. R. p. 1280.

«....Considérant qu'il résulte de l'instruction que l'accident (il s'agit d'un accident mortel causé par un tracteur militaire à un cycliste) dont le sieur Baron a été victime le 10 juillet 1925, a été causé par *l'imprudence de celui-ci*; que dès lors la responsabilité de l'Etat n'est pas engagée de ce fait; que par suite c'est avec raison que le Ministre de la guerre a rejeté la demande d'indemnité présentée par la dame Veuve Baron et les enfants Baron...»

SECTION IX.

LES CAS OU LA RESPONSABILITE EST PARTAGEE

Il arrive souvent en pratique qu'un accident d'automobile soit causé à la fois par la faute de la victime et par la faute de l'auteur du dommage. La responsabilité du dommage est alors partagée entre l'auteur et la victime dans des proportions qui varient selon la gravité respective des fautes commises.

L'arrêt suivant de la Cour de cassation pose le principe du partage des responsabilités dans le cas où il y a faute de l'auteur de l'accident et faute de la victime.

Civ. 29 novembre 1913 (D.P. 1914 — I — 293).

«....Attendu que la faute de la victime n'exonère pas l'auteur de l'accident des conséquences de sa propre faute et qu'elle a pour résultat unique de justifier *le partage des responsabilités*... »

Le partage de responsabilité s'applique dans tous les cas de responsabilité, qu'il s'agisse de faute prouvée ou de faute présumée.

Les arrêts suivants de la Cour de cassation et du Conseil d'Etat font application de ce principe.

Civ. 24 juillet 1918. (D.P. 1918 — I — 63)

«...Attendu que l'article 1382 du Code civil ne limite pas la responsabilité de celui par la faute duquel un accident est arrivé au seul cas où cette faute a été la cause unique et immédiate de l'accident dommageable; que si la personne lésée a elle-même commis une imprudence, cette circonstance peut sans doute autoriser les tribunaux à réduire le chiffre des dommages-intérêts mais qu'elle ne saurait affranchir de toute responsabilité celui dont la faute a contribué, dans une certaine mesure, à déterminer l'accident ou à en aggraver les conséquences...»

C.E. 28 janvier 1925. COMPAGNIE GÉNÉRALE DES VOITURES. R. p. 95

«...Considérant que si c'est l'automobile militaire qui a causé l'accident dont réparation est demandée, il résulte de l'instruction à la charge du conducteur du taxi de la compagnie requérante une faute de nature à réduire dans une certaine mesure la responsabilité de l'Etat; qu'il sera fait une juste appréciation des circonstances de l'affaire en fixant cette réduction à moitié...»

C.E. 27 mars 1925. ARPAJOUX. R. p. 330

«...Considérant qu'il résulte de l'instruction que dans les circonstances où il s'est produit, l'accident survenu au sieur Arpajoux doit être imputé à la fois à la faute du conducteur de l'automobile militaire et à l'imprudence du sieur Arpajoux. Qu'il sera fait une juste appréciation de la part de responsabilité incombant à l'Etat en mettant à sa charge la réparation à concurrence de la moitié du préjudice subi par le sieur Arpajoux...»

C.E. 20 mars 1926. CRÉTIN. R. p. 310

«...Considérant qu'il résulte de l'instruction que l'accident causé par une automobile militaire au sieur Crétin est imputable en partie à l'imprudence de la victime; que dans ces conditions la responsabilité de cet accident incombe pour moitié à l'Etat et pour moitié au sieur Crétin...»

CHAPITRE SEPT

LA RESPONSABILITE CIVILE DU CONDUCTEUR ET DE L'ETAT

EN CAS D'ACQUITTEMENT DU CONDUCTEUR

PAR LA JURIDICTION REPRESSIVE

- I Généralités sur la question
 - II Influence du jugement d'acquittement sur la responsabilité civile du conducteur
 - III Influence du jugement d'acquittement sur la responsabilité de l'Etat.
-

CHAPITRE SEPT

LA RESPONSABILITE CIVILE DU CONDUCTEUR ET DE L'ETAT EN CAS D'ACQUITTEMENT DU CONDUCTEUR PAR LA JURIDICTION REPRESSIVE

SECTION I

GENERALITES SUR LA QUESTION

Le conducteur d'automobile militaire coupable d'une infraction pénale est traduit devant la juridiction répressive civile depuis la mise en application du nouveau Code de justice militaire du 9 mars 1928, article 2.

Sa responsabilité pénale est engagée, ainsi que sa responsabilité civile s'il y a eu dommage causé à un particulier.

En cas d'homicide involontaire, par exemple, le tribunal correctionnel le condamne aux peines prévues par l'article 319 du Code pénal; puis statuant sur sa responsabilité civile fixe le montant des dommages-intérêts qu'il devra verser aux ayants-droit de la victime.

Ceux-ci ont en outre une action civile contre l'Etat dont la responsabilité est toujours engagée dans chaque accident provoqué par une automobile militaire; car quelle que soit la faute personnelle du conducteur c'est toujours l'Etat qui a commandé le service, qui a mis l'instrument du dommage, c'est-à-dire la voiture, entre les mains du conducteur, qui a donné les ordres, et qui, en définitive a conditionné l'accident.

D'ailleurs, si lourde que soit la faute personnelle du conducteur, elle se résoud en fin de compte en un fonctionnement défectueux du service, dont l'Etat est responsable.

Mais il peut arriver que le tribunal correctionnel, statuant sur la responsabilité pénale du conducteur ne le reconnaisse pas coupable et l'acquitte.

L'article 319 du Code pénal exige pour que la culpabilité du conducteur soit établie que les circonstances de l'accident accusent à la charge du conducteur l'une ou l'autre des cinq fautes suivantes: maladresse, imprudence, inattention, négligence et inobservation des règlements.

Le droit pénal est un droit strict qui s'applique à la lettre. Si aucune de ces cinq fautes n'est relevée contre le conducteur, il sera acquitté.

On peut se demander si les ayants-droit de la victime, qui ont tout de même subi un préjudice, dont il serait équitable qu'ils fussent indemnisés, peuvent mettre en cause la responsabilité civile du conducteur devant les tribunaux civils, et la responsabilité civile de l'Etat devant le Conseil d'Etat, malgré l'acquiescement du conducteur par la juridiction répressive.

SECTION II

INFLUENCE DU JUGEMENT D'ACQUITTEMENT DE LA JURIDICTION REPRESSIVE SUR LA RESPONSABILITE CIVILE DU CONDUCTEUR.

C'est une question délicate sur laquelle il y a deux opinions.

D'une part, l'autorité de la chose jugée au criminel s'oppose à l'ouverture d'un second procès devant le tribunal civil sur les mêmes faits. Les moyens d'investigation et de preuves du tribunal correctionnel qui agit au nom de la société, sont autrement puissants que ceux dont disposent les particuliers devant les tribunaux civils. Si les premiers ont été impuissants à établir la culpabilité du conducteur, il serait vain de supposer que les seconds y parviendront. D'où l'impossibilité des poursuites devant les tribunaux civils après l'acquiescement du tribunal correctionnel.

Mais d'autre part, il est possible de distinguer la faute pénale et la faute civile.

La faute pénale, en l'occurrence l'homicide involontaire, est caractérisée par l'un des cinq faits énumérés dans l'article 319 du Code pénal : *maladresse, imprudence, inattention, négligence et inobservation des règlements*. Il faut obligatoirement l'une de ces fautes pour que la responsabilité pénale du conducteur soit mise en cause.

Au contraire, la faute civile est plus large. L'article 1382 du Code civil qui conditionne la responsabilité civile est ainsi conçu : « Tout fait *quelconque* de l'homme qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer. »

Supposons qu'une faute *d'imprévoyance* puisse être relevée à la charge du conducteur auteur de l'homicide involontaire. Le tribunal correctionnel acquittera le conducteur parce que l'article 319 du Code

pénal qui énumère limitativement les faits qui engagent la responsabilité pénale en cas d'homicide involontaire, ne mentionne pas l'imprévoyance.

Mais rien n'empêche le tribunal civil de retenir cette faute comme base de la responsabilité civile et de condamner le conducteur aux réparations civiles.

La Cour de cassation a changé d'opinion sur cette importante question.

Dans son arrêt du 12 juin 1914 (D.P. 1915 — I — 17) la chambre civile de la Cour de cassation statuant sur une action en responsabilité civile dans un accident d'automobile s'exprime ainsi :

«...Lorsque la juridiction criminelle a acquitté un prévenu de blessures involontaires, le juge civil ne peut pas, sans contredire la chose jugée, le condamner à des dommages-intérêts envers la partie qui se prétend lésée si celle-ci ne relève contre lui, en dehors de l'imprudence et de l'inobservation des règlements, aucune autre circonstance de nature à engager sa responsabilité.»

Le 29 juillet 1924, la Cour de cassation, chambre civile, statue en sens inverse.

Il s'agit d'un militaire en permission qui conduit un véhicule automobile appartenant à une société de transports et qui blesse gravement la dame Bessières.

Le conducteur tombe sous le coup de l'article 320 du Code pénal (15).

Traduit devant le Conseil de guerre, en vertu du Code de justice militaire de 1857, en vigueur jusqu'au 9 mars 1928, il est acquitté.

Il reste à savoir si, malgré l'acquiescement de la juridiction répressive, la victime peut mettre en cause la responsabilité civile du conducteur devant le tribunal civil.

La Cour de cassation répond cette fois par l'affirmative.

Civ. 29 juillet 1924 (D. H. 1924 — 557).

«...Attendu que le principe d'après lequel les décisions de la justice criminel ont au civil l'autorité de la chose jugée doit être entendu en ce sens que le juge civil ne peut méconnaître ce qui a été jugé par le juge criminel...

(15) Art. 320 du Code pénal. — « S'il n'est résulté du défaut d'adresse ou de précaution que des blessures ou coups, le coupable sera puni de 6 jours à 2 mois d'emprisonnement et d'une amende de 16 francs à 100 francs, ou de l'une de ces deux peines seulement. »

Attendu que le jugement du Conseil de guerre n'a statué qu'en ce qui concerne la culpabilité, que dès lors il appartient à la cour d'appel de rechercher si les faits ne constituaient pas un quasi-délit entraînant la responsabilité de l'auteur...»

Certains auteurs prétendent que cet arrêt de la Cour de cassation s'applique exclusivement aux décisions d'acquiescement des Conseils de guerre, tribunaux répressifs d'exception, parce que ces décisions ne sont pas motivées, et non aux décisions des tribunaux répressifs de droit commun.

Il n'en est rien.

La formule de l'arrêt est très large et s'applique visiblement aux décisions de toutes les juridictions répressives, soit d'exception, soit de droit commun.

Mais cette question a perdu tout son intérêt depuis l'application par la jurisprudence à l'automobiliste de l'article 1384 § I du Code civil. La responsabilité pénale est basée sur la *faute prouvée*, tandis que la responsabilité civile, avec l'article 1384 § I est basée sur une *présomption de faute*.

Les demandes soumises, l'une à la juridiction répressive, l'autre à la juridiction civile ne sont pas fondées sur la même cause; il ne peut donc y avoir autorité de la chose jugée de l'une par rapport à l'autre, en vertu de l'article 1351 du Code civil (16).

Le conducteur militaire acquitté par la juridiction répressive peut donc voir sa responsabilité civile mise en cause devant le tribunal civil sous réserve toutefois qu'il s'agisse d'une faute personnelle et non d'une faute de service.

SECTION III

INFLUENCE DU JUGEMENT D'ACQUITTEMENT DE LA JURIDICTION REPRESSIVE SUR LA RESPONSABILITE DE L'ETAT.

Le conducteur militaire coupable d'une infraction pénale est actuellement traduit devant la juridiction répressive civile, en vertu de l'article 2 du Code de justice militaire du 9 mars 1928.

(16) Art. 1351 du Code civil. — « L'autorité de la chose jugée n'a lieu qu'à l'égard de ce qui a fait l'objet du jugement. Il faut que la chose demandée soit la même; que la demande soit fondée sur la même cause; que la demande soit entre les mêmes parties et formée par elles et contre elles en la même qualité, »

Une décision d'acquiescement de cette juridiction ne peut avoir aucune influence sur la responsabilité civile de l'Etat.

La juridiction civile et la juridiction administrative sont indépendantes et n'ont aucun lien commun; c'est une conséquence du principe constitutionnel de la séparation des pouvoirs.

Chacune statue en toute liberté dans le domaine qui lui est réservé et ne se considère pas liée par la décision de l'autre. Il est arrivé que le Conseil d'Etat a statué sur la responsabilité de l'administration à raison d'une faute de service après que le tribunal judiciaire, préalablement saisi, avait reconnu la faute personnelle totale de l'agent de l'Etat (arrêts Thevenet et Lemonnier, D.P. 1918 — 3 — 9).

En outre, tandis que la juridiction répressive civile statue sur la responsabilité pénale en appliquant rigoureusement les règles du droit pénal, la juridiction administrative statue sur la responsabilité civile de l'Etat en se basant sur le principe *d'équité*.

Il peut arriver que dans un accident occasionné par une automobile militaire, aucune règle du droit pénal ne s'applique au conducteur parce que la preuve de la faute n'a pas été rapportée ou parce qu'il n'y a pas de faute à la charge du conducteur.

Si cependant il y a un dommage causé, il doit être réparé, au nom de l'équité la plus élémentaire. Et l'acquiescement du conducteur par le tribunal correctionnel ne peut empêcher le Conseil d'Etat de rechercher s'il n'y a pas faute de service, engageant la responsabilité de l'Etat, ou même s'il ne convient pas de réparer, sans qu'une faute quelconque ait été commise, si l'équité l'exige.

L'arrêt suivant du Conseil d'Etat admet le principe de la responsabilité de l'Etat malgré l'acquiescement de l'agent de l'Etat, auteur de l'accident, par la juridiction répressive militaire.

C.E. 16 juillet 1914. (D. P. 1920 — 3 — 1).

«Considérant..... que la circonstance que le conducteur de la voiture réglementaire a été acquitté de l'inculpation d'homicide par imprudence qui avait motivé sa comparution devant un Conseil de guerre n'est pas de nature à exonérer l'Etat de la responsabilité qui lui incombe en raison de la faute ci-dessus relevée dans le fonctionnement d'un de ses services. »

En effet, l'action publique dirigée contre le conducteur, et l'action civile dirigée contre l'Etat ne sont pas fondées sur la même cause juridique et ne peuvent être influencées l'une par l'autre.

Enfin, comme pour la jurisprudence judiciaire cette question n'a plus d'importance depuis que le Conseil d'Etat, adoptant la solution de la jurisprudence civile, a admis la présomption de faute à la char-

ge du conducteur militaire dans son arrêt du 22 décembre 1924 (D.P. 1925 — 3 — 9). L'Etat est responsable de cette présomption de faute comme il l'était de la faute prouvée.

La décision d'acquiescement de la juridiction répressive n'a donc aucune influence sur la responsabilité civile de l'Etat.

CHAPITRE HUIT

INFLUENCE DE L'ORDRE HIERARCHIQUE

SUR LES RESPONSABILITES EN CAUSE

- I Le devoir d'obéissance militaire.
 - II Influence de l'ordre sur la responsabilité pénale du conducteur.
 - III Influence de l'ordre sur la responsabilité civile du conducteur.
 - IV Influence de l'ordre sur la responsabilité pénale de l'auteur de l'ordre.
 - V Influence de l'ordre sur la responsabilité civile de l'auteur de l'ordre.
 - VI Influence de l'ordre sur la responsabilité de l'Etat.
-

CHAPITRE HUIT

INFLUENCE DE L'ORDRE HIERARCHIQUE SUR LES RESPONSABILITES MISES EN CAUSE PAR UN ACCIDENT D'AUTOMOBILE MILITAIRE

En cas d'accident dommageable occasionné par une automobile militaire nous savons que les responsabilités suivantes peuvent être mises en cause : la responsabilité pénale du conducteur; la responsabilité civile du conducteur et la responsabilité civile de l'Etat.

Mais il peut arriver que le conducteur ait reçu un ordre de son supérieur hiérarchique et que précisément l'accident ait été provoqué par l'exécution de cet ordre. Or le supérieur est responsable de son ordre. Il y a donc lieu, dans ce cas, d'ajouter aux responsabilités déjà mises en cause, la responsabilité pénale et la responsabilité civile de l'auteur de l'ordre.

Supposons qu'un conducteur d'automobile militaire soit l'auteur d'un homicide involontaire commis à la suite d'un excès de vitesse dans la traversée d'une agglomération.

Il tombe sous le coup de l'article 319 du Code pénal qui prévoit un emprisonnement de 3 mois à 2 ans et une amende de 50 à 600 francs.

Mais le conducteur allègue pour sa défense qu'il a reçu l'ordre de son chef hiérarchique, qui était dans la voiture, assis à ses côtés, de marcher à vive allure.

Nous allons examiner quelles vont être les conséquences d'un tel ordre sur les responsabilités qui peuvent être mises en cause.

Le Code de la route, article 31, prescrit au conducteur de rester maître de sa voiture; de ralentir ou même d'arrêter toutes les fois qu'en raison des circonstances ou de la disposition des lieux, son véhicule pourrait être une cause d'accident.

D'autre part il a reçu l'ordre formel de marcher à vive allure, de la part de son supérieur, qui avait une mission à remplir.

Dans une semblable situation on peut se demander quel est le devoir du conducteur et c'est toute la question de l'obéissance militaire qui se pose à propos d'un accident d'automobile.

Nous n'avons pas l'intention d'en faire une étude détaillée, mais simplement d'en indiquer les principes et de voir quelle peut être

l'influence de l'ordre hiérarchique sur les responsabilités mises en cause par l'accident d'automobile.

SECTION I

LE DEVOIR D'OBEISSANCE MILITAIRE

Sans aucun doute le conducteur doit obéissance à son supérieur. Le service intérieur des corps de troupes est formel. L'article I, titre I première partie est ainsi conçu :

« La discipline faisant la force des armées, il importe que tout supérieur obtienne de ses subordonnés une obéissance entière et une soumission de tous les instants; que les ordres soient exécutés strictement, sans hésitation ni murmure; *l'autorité qui les donne en est responsable* et la réclamation n'est permise à l'inférieur que lorsqu'il a obéi...»

Le rôle essentiel de l'Etat est d'assurer la sécurité extérieure et éventuellement la sécurité intérieure.

Pour remplir cette double mission il faut à l'Etat un instrument solide, facile à manier et sur lequel il puisse compter en toute circonstance; c'est l'Armée nationale.

L'ordre donné à l'armée doit se transmettre instantanément à tous les degrés de la hiérarchie et se traduire en acte au moment voulu par le commandement.

Toute hésitation, toute incertitude à un rouage quelconque de la machine compromettrait irrémédiablement le résultat.

Que le soldat hésite à obéir, que la discussion s'élève entre le supérieur et le subordonné et l'armée n'est plus l'instrument nécessaire et indispensable à tout gouvernement et à toute nation.

L'obéissance est donc la loi suprême du soldat.

Cependant, dira-t-on, tout citoyen, même le soldat, doit être soumis à la loi. Pas nécessairement répondrons-nous.

Le soldat n'est pas un citoyen comme les autres. Il est soumis à la hiérarchie militaire; il appartient tout entier à l'Armée dont il n'est qu'un simple rouage anonyme. Il ne doit pas avoir une manière personnelle d'obéir aux lois de son pays. Sa loi est d'obéir à son supérieur. C'est la seule loi qui s'adresse à lui. En obéissant à ses supérieurs il accomplit son devoir de militaire et son devoir de citoyen, car c'est de son obéissance que dépend la force de l'Armée qui est la sauvegarde de son pays (17).

(17) — Voir à ce sujet, dans la Revue du Droit Public et de la Science Politique (1914) la magistrale étude de M. BARTHELEMY sur « L'influence de l'ordre hiérarchique sur la responsabilité des agents de l'Etat », où l'auteur analyse séparément la situation juridique, des fonctionnaires civils et des militaires, exécutant un ordre hiérarchique.

Etant donné ce qui précède nous concluons que le conducteur d'automobile militaire avait le devoir d'obéir à l'ordre de son supérieur lui prescrivant d'accélérer l'allure.

Il nous reste alors à examiner l'influence de cet ordre sur les diverses responsabilités engagées à la suite de l'accident.

SECTION II

INFLUENCE DE L'ORDRE HIERARCHIQUE

SUR LA RESPONSABILITE PENALE DU CONDUCTEUR

La loi fixe les cas où il y a infraction pénale. Ici nous sommes en présence du délit d'homicide involontaire, prévu et réprimé par l'article 319 du Code pénal (18).

L'ordre du supérieur quelque élevé qu'il soit dans la hiérarchie ne peut changer la nature du fait accompli par le conducteur. Le fait reste ce qu'il est, c'est-à-dire un délit, réprimé par la loi pénale. Et l'ordre hiérarchique, en général, n'a aucune influence sur la responsabilité pénale. Le devoir d'obéissance et l'irresponsabilité qui en résulte, ont leur limite dans la loi pénale.

Mais il y a des exceptions.

L'article 64 du Code pénal en est une précisément pour le cas qui nous occupe :

« Il n'y a ni crime ni délit lorsque le prévenu était en état de démence au temps de l'action ou lorsqu'il a été *contraint par une force* à laquelle il n'a pu résister. »

L'obligation de discipline, le devoir d'obéissance militaire, constituent précisément cet état de contrainte et cette force à laquelle notre conducteur n'a pu résister.

Il y a même lieu d'ajouter que la discipline militaire étant nécessaire et rigoureuse à la fois, le plus léger doute doit s'interpréter dans le sens de l'obéissance et par conséquent de l'irresponsabilité.

La contrainte faisant disparaître le délit, la responsabilité pénale du conducteur ne peut être mise en cause. Telle est la solution qui s'impose aux juges du tribunal correctionnel et qui dérive des principes du droit pénal et des règles de la discipline militaire.

(18) Art. 319 du Code pénal. — « Quiconque, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou inobservation des règlements aura commis involontairement un homicide ou en aura été involontairement la cause, sera puni d'un emprisonnement de 3 mois à 2 ans et d'une amende de 50 à 600 francs. »

SECTION III

INFLUENCE DE L'ORDRE HIERARCHIQUE

SUR LA RESPONSABILITE CIVILE DU CONDUCTEUR

Les ayants-droit de la victime ont droit à une indemnité, en réparation du préjudice qu'ils ont subi.

Nous savons qu'en cas de faute personnelle du conducteur, ils bénéficient de deux actions civiles, l'une contre le conducteur devant les tribunaux judiciaires, l'autre contre l'Etat devant le Conseil d'Etat. Ils peuvent exercer l'une ou l'autre de ces actions ou les deux à la fois.

Nous savons qu'un délit pénal, comme l'homicide involontaire, constitue toujours une faute personnelle. Car un agent quelconque de l'Etat ne peut jamais dans une inobservation d'un règlement ou dans la violation d'une loi pénale être considéré comme accomplissant un acte de sa fonction. Et si le conducteur ne pouvait invoquer un ordre hiérarchique, il serait coupable d'une faute personnelle, et responsable pénalement et civilement.

Mais nous avons vu que l'ordre hiérarchique a supprimé le délit, c'est-à-dire la base même de la faute personnelle, donc il ne peut y avoir faute personnelle.

En conséquence, l'ordre hiérarchique supprime la responsabilité civile du conducteur comme il a supprimé sa responsabilité pénale.

Ce qui ne veut pas dire, comme nous le verrons tout à l'heure que les ayants-droit ne seront pas indemnisés.

Par ailleurs si les ayants-droit intentaient une action civile contre le conducteur, devant les tribunaux judiciaires, ceux-ci se déclareraient incompétents.

Les tribunaux judiciaires se refusent à condamner un agent de l'Etat qui a commis un délit civil en exécutant un ordre de ses supérieurs.

Pour mesurer le degré de culpabilité de l'agent, ils devraient apprécier la légalité de l'ordre, son opportunité, en somme s'immiscer dans le fonctionnement du service, ce qui est en dehors de leur compétence et leur est interdit au nom du principe de la séparation des pouvoirs.

Notre conducteur est donc hors de cause pénalement et civilement.

SECTION IV

INFLUENCE DE L'ORDRE HIERARCHIQUE SUR LA RESPONSABILITE PENALE DU SUPERIEUR QUI A DONNE L'ORDRE

Elle est engagée à priori. C'est la contre partie nécessaire du devoir d'obéissance militaire.

Le soldat est irresponsable parce que son devoir est d'obéir. Il est couvert par l'ordre. Mais le supérieur qui a donné l'ordre est responsable. Cela résulte des textes suivants :

Service intérieur des corps de troupes. — Art. 1^{er}.

« Il importe que les ordres soient exécutés sans hésitation ni murmure; l'autorité qui les donne *en est responsable*. . . . »

Article 60 du Code pénal :

« Seront punis comme complices d'une action qualifiée, crime ou délit, ceux qui, par. . . . abus d'autorité ou de pouvoir. . . . auront provoqué cette action ou donné des instructions pour la commettre. »

Le supérieur peut donc être cité devant le tribunal correctionnel qui appréciera la valeur des raisons invoquées par lui, à l'appui de son ordre.

Si ces raisons lui paraissent insuffisantes il appliquera à l'auteur de l'ordre l'article 319 du Code pénal avec les peines prévues, c'est-à-dire un emprisonnement de 3 mois à 2 ans et une amende de 50 francs à 100 francs.

Si au contraire les raisons alléguées semblent légitimer l'ordre donné, le tribunal acquittera l'auteur de l'ordre.

Il peut se faire que dans son examen le tribunal correctionnel soit appelé, pour mesurer le degré de responsabilité du supérieur, à apprécier la légitimité de l'ordre et à s'immiscer dans le fonctionnement du service. Il se déclarera alors incompétent en exécution du principe de la séparation des pouvoirs. S'il ne le faisait pas, l'administration interviendrait et ferait élever le conflit.

Le tribunal correctionnel devrait alors surseoir à tout examen et attendre la décision du Tribunal des conflits. Celui-ci dira souverainement et sans appel s'il y a faute personnelle ou faute de service.

Dans le premier cas le tribunal correctionnel statuera sur la responsabilité pénale de l'auteur de l'ordre et lui appliquera l'article 319 du Code pénal et les peines indiquées.

Dans le second cas, la responsabilité pénale du supérieur qui a donné l'ordre sera hors de cause, et la décision du Tribunal des conflits engagera la responsabilité civile de l'Etat.

Il est à remarquer toutefois qu'une infraction pénale constitue toujours une faute personnelle, laquelle engage les responsabilités pénale et civile de son auteur. Et le Tribunal des conflits a admis qu'en principe la violation formelle de la loi pénale ne pouvait en aucun cas être considérée comme une faute de service engageant la responsabilité de l'Etat.

Ce n'est donc qu'à titre tout à fait exceptionnel et si les raisons de son ordre dérivent nettement des nécessités du service que la responsabilité pénale de l'auteur de l'ordre sera hors de cause.

SECTION V

INFLUENCE DE L'ORDRE HIERARCHIQUE

SUR LA RESPONSABILITE CIVILE DE L'AUTEUR DE L'ORDRE

Si la responsabilité pénale du supérieur est retenue, il en sera de même de sa responsabilité civile et le tribunal correctionnel, après avoir déterminé la peine, fixera le montant des dommages-intérêts à verser par lui aux ayants-droit de la victime.

Si la responsabilité pénale n'est pas mise en cause, soit que le tribunal correctionnel ne l'ait pas retenue, soit que le Tribunal des conflits ait estimé que l'affaire était en dehors de la compétence des tribunaux judiciaires, la responsabilité civile du supérieur ne sera pas retenue non plus.

Dans le premier cas il y aura faute personnelle avec mise en jeu des deux responsabilités civiles, celle du supérieur et celle de l'Etat.

Dans le second cas il y aura faute de service avec mise en cause de la responsabilité civile de l'Etat exclusivement.

SECTION VI

INFLUENCE DE L'ORDRE HIERARCHIQUE SUR LA RESPONSABILITE CIVILE DE L'ETAT

Nous avons vu que l'ordre hiérarchique constituait pour l'agent un fait justificatif qui supprimait le délit et par suite mettait hors de cause sa responsabilité pénale et sa responsabilité civile.

Nous avons vu également que le supérieur qui avait donné l'ordre pouvait être exonéré de toute responsabilité dans certains cas, par exemple quand l'examen de sa responsabilité par les tribunaux judiciaires amènerait ceux-ci à s'immiscer dans le fonctionnement du service, ce qui leur est interdit par le principe de la séparation des autorités administrative et judiciaire.

Comme d'autre part le dommage causé par l'exécution de l'ordre doit être réparé, en vertu du principe d'équité, il s'ensuit que c'est l'Etat qui supportera le poids de la réparation.

L'ordre hiérarchique a donc en définitive comme résultat dans certains cas, d'exonérer de toute responsabilité les agents qui ont exécuté et ordonné et de mettre en cause la responsabilité civile de l'Etat.

CHAPITRE NEUF

L'INDEMNISATION DE LA VICTIME

- I L'introduction du recours devant le Conseil d'Etat.
 - II Le jugement du recours.
 - III Le cumul des fautes, des responsabilités et des actions.
 - IV L'indemnisation en cas de cumul des fautes. Principe du non cumul des indemnités.
 - V L'indemnisation en cas de faute de service exclusivement.
-

CHAPITRE NEUF

L'INDEMNISATION DE LA VICTIME

SECTION I

L'INTRODUCTION DU RECOURS DEVANT LE CONSEIL D'ETAT

La victime d'un accident causé par une automobile militaire n'a plus à faire la preuve de la faute du conducteur ou du service, le conducteur étant présumé en faute depuis l'arrêt du Conseil d'Etat du 22 décembre 1924 (D.P. 1925 — 3 — 9) et l'Etat étant responsable de cette présomption de faute.

Il lui reste à prouver la matérialité du dommage et la relation de cause à effet avec le fonctionnement du service. Elle le fait avec les moyens ordinaires de preuves, soit : le procès-verbal rapporté au moment de l'accident par les agents assermentés, gendarmes, agents de police, gardiens de la paix, commissaires de police; les déclarations des témoins de l'accident; l'aveu du conducteur ou même encore les présomptions qui peuvent déterminer la conviction des juges, si elles sont graves, précises et concordantes.

L'estimation du montant des dégâts est faite contradictoirement par deux experts commis l'un par l'administration militaire, l'autre par la victime.

Avant d'exercer son action civile contre l'Etat, devant le Conseil d'Etat, la victime doit auparavant demander la réparation du dommage au Ministre de la guerre.

Si elle obtient satisfaction de la part du ministre, l'affaire est terminée. Si au contraire elle est en désaccord avec le Ministre sur l'estimation du préjudice subi, ou même sur la légitimité de la réparation, elle soumet alors au Conseil d'Etat dans un recours, la décision administrative qui s'oppose à sa réclamation.

Les auteurs justifient différemment cette formalité.

Le Conseil d'Etat estime les uns, juge des litiges. Or, il n'y a pas de litige avant l'examen et la décision du ministre. Il n'y aura pas de litige non plus si le ministre accorde l'indemnité réclamée par la victime. Donc il faut provoquer la décision préalable du ministre.

D'autres estiment que l'administration veut bien consentir à se laisser attaquer dans ses actes, mais non dans sa personne de puissance publique.

D'où la nécessité d'une décision préalable qui constitue la matière première du débat contentieux devant le Conseil d'Etat.

En réalité nous sommes en présence d'une survivance historique.

Jusqu'en 1881, le ministre était juge administratif de droit commun au premier degré, avec appel au Conseil d'Etat. Il fallait donc une décision du ministre avant de saisir le Conseil d'Etat, sinon le recours n'était pas recevable.

En 1881 la doctrine du ministre juge est renversée; c'est le Conseil d'Etat qui est considéré comme juge de droit commun. La théorie de la décision préalable aurait dû disparaître. Elle s'est maintenue. C'est un exemple d'institution qui survit à sa cause originaire.

D'autre part, le Conseil d'Etat à sa création en l'An VIII avait dans ses attributions le contrôle de l'administration et des ministres. C'était la pensée du Premier Consul. Se souvenant de ses origines, et composé d'administrateurs anciens ou futurs il se considère toujours comme le chef de l'administration. C'est pourquoi il exige une décision préalable.

Il peut arriver que le ministre ne réponde pas à la demande d'indemnité de la victime. Le recours au Conseil d'Etat n'est donc pas recevable, faute de décision préalable.

Il en était ainsi autrefois. Mais afin de parer à l'arbitraire possible du ministre, la loi du 17 juillet 1900 a décidé que le silence de 4 mois du ministre équivaldrait à une décision de rejet. Après ce délai la victime peut se pourvoir directement devant le Conseil d'Etat.

Quoi qu'il en soit la théorie de la décision préalable paraît être une formalité assez surannée. Tout au plus peut-on admettre qu'elle puisse éviter certains litiges en permettant au ministre d'accueillir favorablement les demandes des victimes quand elles paraissent raisonnables.

Si le ministre, par une décision administrative, rejette la demande de la victime, celle-ci a droit à un délai de 2 mois à dater de la notification de la décision pour se pourvoir en Conseil d'Etat (loi du 13 avril 1900, art. 4).

Si la décision de rejet résulte du silence de 4 mois du ministre, le délai est illimité (loi du 17 juillet 1900, art. 3).

SECTION II

LE JUGEMENT DU RECOURS

L'affaire est instruite par un des comités de la section du contentieux et jugée par une des deux sous-sections du contentieux.

Nous savons que le conducteur militaire est présumé en faute et que l'Etat est responsable du conducteur.

Il reste à la victime à prouver le dommage et la relation de cause à effet avec le service.

La procédure inquisitoriale du Conseil d'Etat, avec rôle actif du juge, facilite beaucoup l'administration de la preuve. Nous savons que les juges du Conseil d'Etat ont un pouvoir discrétionnaire. Ils ne sont limités par aucun texte et jugent en équité. Ils accordent une indemnité qui, dans leur esprit, sera l'exacte évaluation du dommage sans jamais pouvoir être une source de profits pour la victime.

Le Conseil d'Etat a toute latitude pour fixer les modalités de paiement de l'indemnité qu'il accorde.

SECTION III

LE CUMUL DES FAUTES, DES RESPONSABILITES

ET DES ACTIONS

En droit civil, la victime d'un accident d'automobile peut actionner en réparation du dommage qu'elle a subi, soit le conducteur préposé auteur de l'accident, soit le propriétaire du véhicule civilement responsable, soit encore les deux à la fois.

Pour ne pas courir le risque de se trouver en face de l'insolvabilité du conducteur, la victime actionne en général uniquement le propriétaire du véhicule civilement responsable, sûre qu'elle est de se trouver en face d'un patrimoine suffisamment substantiel.

Mais il est à remarquer que le propriétaire du véhicule civilement responsable, condamné à la réparation du dommage, bénéficie de la subrogation légale en vertu de l'article 1251 § 3 du Code civil (19) et peut exercer un recours pour la totalité de la somme qu'il a versée, contre le chauffeur personnellement responsable.

En somme, en droit privé, il y a cumul des responsabilités, avec recours pour le civilement responsable.

En droit public, pendant longtemps la règle a été celle du non cumul des responsabilités.

(19) Art. 1251 — § 3 Code civil. — La subrogation a lieu plein de droit... au profit de celui qui, étant tenu avec d'autres ou pour d'autres en paiement de la dette, avait intérêt de l'acquitter.

En cas de faute personnelle, la responsabilité civile de l'agent seule pouvait être mise en cause devant les Tribunaux de droit commun.

En cas de faute de service, seule la responsabilité de l'administration pouvait être recherchée, devant les tribunaux administratifs.

Mais nous savons que le Conseil d'Etat a renoncé à la distinction trop rigide entre la faute personnelle et la faute de service et qu'il reconnaît que la responsabilité de l'administration peut être engagée dans tous les cas.

L'évolution de cette jurisprudence est particulièrement nette dans l'arrêt suivant :

C. E. 26 juillet 1918. (D.P. 1918 — 3 — 9).

«...Considérant que la circonstance de l'accident éprouvé serait la conséquence d'une faute d'un agent administratif préposé à l'exécution d'un service public, laquelle aurait le caractère d'un fait personnel de nature à entraîner la condamnation de cet agent par les tribunaux de l'ordre judiciaire à des dommages-intérêts. et que même cette condamnation aurait effectivement été prononcée, ne saurait avoir pour conséquence de priver la victime de l'accident *du droit de poursuivre directement contre la personne publique* qui a la gestion du service incriminé, la réparation du préjudice souffert...»

Les deux arrêts suivants de la cour d'appel de Colmar montrent que la juridiction judiciaire est en plein accord avec la juridiction administrative.

Il s'agit dans le premier d'un accident mortel causé par un conducteur d'automobile militaire à Riedisheim, le 4 octobre 1919 et dans le second, d'un accident mortel causé par une automobile du service de la reconstitution des régions libérées, à Altkirch, le 16 septembre 1920.

COLMAR. 13 octobre 1924 (D. H. 1925 — 68)

«...Attendu que la faute individuelle présumée de l'agent peut ne pas se détacher totalement du service, y être mêlée plus ou moins étroitement; que la *coexistence est possible d'une faute personnelle* à l'agent et engageant sa responsabilité propre et *d'une faute de service*, soit que notamment les moyens et les instruments de la faute aient été mis par l'autorité administrative à la disposition de l'agent par l'effet même du jeu du service...»

COLMAR. 17 novembre 1924 (D. H. 1925 — 68)

«...Attendu que... bien qu'incorporée dans l'acte de la fonction; une faute grave, notamment une faute assimilable au dol ou une infraction pénale constitue nécessairement une faute personnelle.

Attendu qu'alors, soit que la victime ait été mise en présence de l'agent par l'effet même du jeu du service ou que le service ait mis à la disposition de l'agent les instruments et les moyens de la faute, la responsabilité de l'autorité administrative peut être *retenue*, mais *concurrentement* avec celle de l'agent... »

La jurisprudence administrative admet donc actuellement le principe du cumul des responsabilités de l'Etat et de l'agent.

Il y aura cumul des responsabilités chaque fois que le même fait pourra être considéré à la fois comme faute de service et comme faute personnelle.

Il n'y aura pas cumul et la responsabilité seule de l'Etat sera engagée quand il y aura uniquement faute de service.

Ce qui revient à dire que dans tous les cas la responsabilité de l'Etat est engagée, soit seule, en cas de faute de service exclusivement, soit concurrentement avec celle du conducteur en cas de faute personnelle.

Il nous reste à étudier comment se fera l'indemnisation de la victime dans chacun de ces cas.

SECTION IV

L'INDEMNISATION DE LA VICTIME EN CAS DE CUMUL DES FAUTES ET DES RESPONSABILITES. PRINCIPE OU NON CUMUL DES INDEMNITES.

C'est le cas d'espèce soumis à la Cour d'appel de Colmar le 13 octobre 1924 (D.H. 1925 — 68).

Un conducteur d'automobile militaire, en service commandé, à la suite d'un excès de vitesse, renverse et blesse mortellement une personne.

L'observation des règlements ne peut en aucun cas être considérée comme un acte de la fonction et comme l'exercice normal du service public. C'est une faute personnelle distincte, se détachant nettement du service et qui engage la responsabilité personnelle du conducteur devant les tribunaux de droit commun.

Par ailleurs, la faute personnelle du conducteur a été commise au cours du service et à l'occasion du service. C'est le service qui a fourni la voiture, qui a ordonné la sortie du véhicule et qui a rendu

possible la collision. Il y a en définitive fonctionnement défectueux du service dont l'Etat est responsable. La responsabilité de l'Etat est donc engagée et peut être mise en cause devant les tribunaux administratifs.

Le cumul des fautes entraîne donc le cumul des responsabilités et le cumul des actions.

Il reste à savoir s'il peut y avoir cumul d'indemnités au bénéfice de la victime ou de ses ayants-droit.

En théorie rien ne s'y oppose. Les deux juridictions sont indépendantes. Chacune d'elles apprécie en toute liberté, abstraction faite de tout élément étranger, la gravité de la faute qui lui est soumise, l'une dans le domaine de la faute personnelle, l'autre dans le domaine du service.

La juridiction judiciaire peut estimer qu'il y a faute personnelle engageant la responsabilité du conducteur pour la totalité de la réparation.

La juridiction administrative, au contraire, peut estimer que la responsabilité de l'Etat doit être engagée pour une partie de la réparation.

Il peut donc y avoir cumul d'indemnités dans une certaine proportion au bénéfice de la victime.

En fait, le Conseil d'Etat a statué sur la responsabilité de l'administration à raison d'une faute de service, après que le tribunal judiciaire, préalablement saisi, avait reconnu la faute personnelle totale du fonctionnaire (arrêts Lemonnier et Thévenet D.P. 1919 — 3 — 9).

Mais il serait choquant que le jeu autonome des deux juridictions, judiciaire et administrative, aboutisse au cumul des réparations. La victime doit recevoir l'exacte réparation du dommage qu'elle a subi, mais rien de plus.

Si les deux juridictions sont indépendantes et souveraines, chacune dans son domaine, il ne s'ensuit pas qu'elles doivent s'ignorer; et celle qui statue la dernière doit, au nom du principe supérieur d'équité, tenir compte de la décision prise par l'autre juridiction; rejeter au fond, ou compléter l'indemnisation suivant que la première juridiction saisie aura accordé une réparation totale ou partielle.

C'est la solution du droit. En effet. L'intérêt est la base et la limite de toute action. Si la victime reçoit une réparation totale devant la première juridiction, elle est désintéressée. Elle peut néanmoins intenter une autre action devant la deuxième juridiction, en

raison de l'indépendance des juridictions et de l'insolidarité juridique des deux actions.

Mais sa deuxième action manque de base; elle n'est plus fondée sur un intérêt. La deuxième juridiction peut donc rejeter la demande d'indemnisation en se basant sur cette raison de droit.

C'est aussi la solution de l'équité. On ne peut admettre qu'un accident soit pour la victime une cause d'enrichissement.

C'est en effet la solution admise par les deux jurisprudences, administrative et judiciaire, telle qu'elle ressort des arrêts suivants.

C.E. 26 juillet 1918 (D.P. 1918 — 3 — 9).

«...Il appartient au juge administratif s'il estime qu'il y a faute de nature à engager la responsabilité de la puissance publique, de prendre, en déterminant la quotité et la forme de l'indemnité par lui allouée, les mesures nécessaires pour empêcher que sa décision ne procure à la victime, par suite des indemnités qu'elle a pu ou qu'elle peut obtenir devant d'autres juridictions, à raison du même accident, une réparation supérieure à la valeur totale du préjudice subi....»

C.E. 29 décembre 1925. Consorts Bodson. R. p. 1186.

«...Considérant que la circonstance que le sieur Halgrain, conducteur du camion automobile du service de la reconstitution industrielle est entré en collision avec la voiture de la dame et de la demoiselle Bodson a été condamné à 50.000 francs de dommages-intérêts envers les consorts Bodson et Griès par jugement du tribunal civil d'Avesnes ne fait pas obstacle à ce que les requérants puissent intenter devant la juridiction administrative, une action tendant à mettre en cause la responsabilité de l'Etat; qu'il appartient seulement au juge administratif, s'il estime qu'il y a faute de service de nature à engager cette responsabilité, de prendre en déterminant la quotité et la forme des indemnités par lui allouées, les mesures nécessaires en vue d'empêcher que sa décision n'ait pour effet de procurer aux victimes, en raison des indemnités qu'elles ont obtenues devant une autre juridiction pour le même accident, une réparation supérieure à la valeur totale du préjudice subi...

Considérant que... l'accident est imputable au conducteur du camion auto; que ce conducteur était en service commandé; que cette faute de service engage la responsabilité de l'Etat. L'Etat paiera au sieur Bodson une indemnité de 10.000 francs et à la demoiselle Bodson une indemnité de 15.000 francs sous réserve que ce paiement sera subordonné à la subrogation de l'Etat par le sieur Bodson et la demoiselle Bodson aux droits qui résultent pour eux de la condamnation qui a été prononcée à leur profit contre le sieur Halgrain, par jugement du tribunal civil d'Avesnes.»

COLMAR. 13 octobre 1924 (D.H. 1925 — 68)

« ...Attendu que le cumul de responsabilités et d'actions qui résultera de cette dualité de fautes ne pourra pas plus produire une confusion de compétence qu'un cumul de réparations; qu'en ce qui concerne ces dernières la seconde juridiction saisie *rejettera au fond ou complétera* l'indemnisation suivant que la première juridiction saisie aura accordé une réparation totale ou partielle...»

En résumé, le cumul des fautes entraîne le cumul des responsabilités et des actions. Mais en fin de compte la victime ne touche qu'une indemnité, équivalente au montant du préjudice subi.

Il est à remarquer que cette solution logique n'est obtenue qu'au prix d'une atteinte au principe de la séparation des pouvoirs. En effet, la séparation des autorités administrative et judiciaire, conséquence du principe de la séparation des pouvoirs, entraîne l'indépendance absolue des deux ordres de juridictions. Dans leur souveraineté, chacune doit apprécier, en toute indépendance, la gravité de la faute qui lui est soumise; l'une la faute personnelle qui engage la responsabilité civile du conducteur, l'autre la faute de service qui engage la responsabilité de l'Etat.

Chaque tribunal est saisi d'un litige distinct, et doit se décider, abstraction faite de tout élément étranger et notamment de l'appréciation formulée par l'autre tribunal dans le domaine de sa compétence propre.

Il peut donc en résulter, si les appréciations des deux tribunaux différent, éventualité tout à fait vraisemblable, un cumul de réparations, au bénéfice de la victime.

Tel est le résultat auquel aboutirait l'application stricte du principe de la séparation des pouvoirs.

Mais ici, comme dans beaucoup d'autres domaines, la pratique qui est chargée de plier le droit aux faits, vient atténuer la rigueur des principes. La deuxième juridiction saisie, quoique souveraine et indépendante, pour obtenir en définitive une solution équitable, règle sa décision sur celle de l'autre juridiction. C'est donc une collaboration plutôt qu'une séparation des pouvoirs.

SECTION V

L'INDEMNISATION EN CAS DE FAUTE DE SERVICE EXCLUSIVEMENT.

Le conducteur n'a commis aucune faute; ou a commis une faute légère qui n'engage pas sa responsabilité.

Dans ce cas, la personnalité du conducteur n'apparaît pas. Le conducteur est un rouage anonyme du service; il ne peut être poursuivi devant la juridiction judiciaire; sa responsabilité n'est pas en cause.

C'est l'Etat qui est responsable et non pas secondairement comme patron du conducteur, mais principalement, comme gérant du service; et sa responsabilité ne peut être mise en cause que devant le tribunal administratif.

Comme une seule responsabilité est en cause, celle de l'Etat, la victime ne dispose que d'une action, qu'elle portera devant le Conseil d'Etat. Celui-ci condamnera l'Etat à verser à la victime une indemnité qui sera la juste et équitable représentation du dommage qu'elle aura subi.

CONCLUSION

Après avoir analysé les conditions dans lesquelles la responsabilité de l'Etat est mise en cause à propos des accidents dommageables occasionnés par les automobiles militaires, il nous reste, dans une rapide synthèse, à exposer les grands principes qui se dégagent de cette étude.

LE DROIT DOIT S'ADAPTER AUX FAITS

La conception millénaire de la responsabilité civile basée sur la faute, semble atteinte dans son fondement.

La présomption de faute rendue à peu près irréfragable, et admise par nos deux grandes juridictions dans la matière des accidents d'automobiles, tend à lui substituer la conception de la *responsabilité basée sur le risque*.

Il a semblé, pendant des siècles que l'homme ne pouvait être rendu responsable que du dommage qu'il avait causé à la suite d'une *faute*. Sous l'influence du droit pénal qui fait de la faute la condition essentielle de la responsabilité pénale, on a admis que dans le domaine du droit civil, la faute devait être aussi la base de la responsabilité.

Et la réparation du dommage causé n'était imposée qu'en cas de faute de l'auteur, prouvée par la victime. C'était le droit commun de l'automobiliste jusqu'à ces dernières années.

Mais il est apparu que la responsabilité civile n'était pas de même nature que la responsabilité pénale.

La responsabilité civile se rattache à l'ordre patrimonial. Il s'agit de réparer un préjudice causé à un particulier. Peu importe le degré de gravité de la faute commise; peu importe même qu'une faute ait été commise; la responsabilité civile ainsi comprise s'affranchit largement de l'idée de faute.

D'où l'idée d'une responsabilité *sans faute* vers laquelle semble tendre la jurisprudence automobile actuelle, judiciaire et administrative, par l'étape intermédiaire de la *présomption de faute*, rendue à peu près irréfragable.

Une règle de droit en effet, n'a rien d'immuable. Elle répond aux nécessités du moment, aux besoins d'une époque. Dès que les circonstances qui lui ont donné naissance ont changé, elle doit se modifier, s'adapter aux nouvelles conditions sociales, sous peine de se mettre en désaccord avec les faits.

Le développement considérable pris par la circulation automobile a fait de trop nombreuses victimes depuis quelques années. L'équité la plus élémentaire réclamait qu'elles fussent indemnisées du préjudice subi. L'ancienne règle de la responsabilité basée sur la faute ne le permettant pas dans bien des cas, la jurisprudence lui en a substitué une autre qui permet l'indemnisation certaine des victimes sur la base de l'équité.

Ainsi le droit doit s'adapter aux nécessités sociales, essentiellement changeantes. Il doit être tenu en synchronisme constant avec les faits, sous peine d'être archaïque ou même anachronique et de devenir une cause de désordre public.

LE DROIT PRETORIEN DE LA COUR DE CASSATION ET DU CONSEIL D'ETAT

La mise en harmonie du droit avec les nécessités essentiellement changeantes de la vie, incombe au législateur.

Mais celui-ci ne suffirait pas à sa tâche s'il n'était pas secondé par la jurisprudence. On ne peut pas modifier les textes à chaque instant et il appartient à la jurisprudence de les interpréter et de les adapter aux situations du moment.

Un juge n'est pas un géomètre qui déduit d'un texte impératif les conséquences rigoureusement logiques. Il n'est pas tenu à une sorte d'obéissance passive devant un article du Code. C'est un profond observateur de la vie sociale, un psychologue averti, un humain qui adapte l'esprit d'une loi aux nécessités de l'heure.

L'intensité de la circulation automobile a créé dans notre société moderne un véritable danger pour la population, par les accidents qu'elle occasionne.

Devant l'impossibilité de limiter l'industrie automobile qui est une des conditions de la prospérité nationale en temps de paix et une des conditions de la défense nationale en temps de guerre, il a semblé tout au moins désirable d'indemniser équitablement les malheureux victimes des automobilistes.

Les textes du Code civil, rédigés en 1804, au temps des diligences, n'avaient certes pas prévu le problème qui serait posé de nos jours par la circulation automobile.

La jurisprudence judiciaire, désireuse de donner à cet angoissant problème une solution humaine invoqua l'article 1384 § I d'une portée beaucoup plus large que l'article 1382 et qui améliore la situation

juridique de la victime, en la faisant bénéficier d'une présomption de faute à la charge du conducteur.

Solution d'équité, juridiquement douteuse, pratiquement fort heureuse, qui satisfait l'opinion publique et obtient l'approbation tacite du législateur.

La jurisprudence judiciaire, par une interprétation audacieuse des textes, qui constitue une véritable décision prétorienne, a modifié le droit pour l'adapter aux circonstances nouvelles.

Elle est absolument restée dans son rôle. Il y a une tendance actuelle à reconnaître à la jurisprudence judiciaire un certain pouvoir créateur qui lui sert à une plus large adaptation de la loi aux besoins pratiques.

La jurisprudence administrative est plus libre que la jurisprudence judiciaire. Elle n'est pas liée par les textes du Code civil. Le Conseil d'Etat jouit d'un large pouvoir créateur. Presque tout notre droit public est de création jurisprudentielle.

Si la Cour de cassation qui juge en droit est obligée d'invoquer un texte du Code civil pour justifier sa décision, il n'en est pas de même du Conseil d'Etat.

Le Conseil d'Etat juge en équité et se place au point de vue pratique. Il constate que la circulation automobile est devenue dangereuse. Il reconnaît que la preuve de la faute de service est une trop lourde charge pour la victime. Alors il institue une présomption de faute à la charge du conducteur qui améliore la situation juridique de la victime.

Sans s'appuyer sur aucun texte, usant de son pouvoir prétorien, le Conseil d'Etat crée le droit par la seule force de ses audacieuses affirmations.

IL FAUT SOUMETTRE AUX TRIBUNAUX DE DROIT COMMUN LES LITIGES SOULEVES PAR LES ACCIDENTS D'AUTOMOBILES MILITAIRES

Enfin, on peut s'étonner que tous les accidents causés par les automobiles militaires, sur l'ensemble du territoire, soient obligatoirement soumis à la juridiction du Conseil d'Etat.

Il en résulte que les rôles du Conseil d'Etat sont encombrés et que les affaires reçoivent leur solution après des années de retard. Si la responsabilité civile du conducteur militaire est engagée en même temps que celle de l'Etat, comme c'est le cas général, il peut en résulter des contrariétés de jugements, les deux ordres de juridictions appréciant différemment la gravité de la faute qui leur est soumise.

Tous ces inconvénients disparaîtraient si les litiges soulevés par les accidents d'automobiles militaires étaient soumis aux tribunaux de droit commun.

Étant sur place, l'administration de la preuve serait plus facile. Les mêmes juges statuant à la fois sur les deux faces du litige, sur la faute du conducteur et sur celle du service, apprécieraient mieux dans quelle mesure chacune des responsabilités serait engagée.

Forts d'une grosse expérience qui résulte du nombre considérable d'accidents d'automobiles qui leur sont soumis, les juges des tribunaux de droit commun donneraient, sans aucun doute, la solution logique aux litiges qui leur seraient soumis.

Et il serait puéril de prétendre que le principe de la séparation des pouvoirs serait en péril si un tribunal civil d'un chef-lieu d'arrondissement statuait sur un accident banal, causé par une automobile militaire.

Le décret du 18 décembre 1926 a d'ailleurs unifié les compétences en matière de police de la circulation et de la conservation des voies publiques. Les contraventions de grande voirie qui étaient auparavant soumises au Conseil de préfecture sont actuellement du ressort des tribunaux judiciaires.

Il n'est pas apparu depuis, que les voies publiques classées dans la grande voirie aient été moins bien protégées par les tribunaux judiciaires qu'elles ne l'étaient par les tribunaux administratifs.

Il n'est pas apparu non plus qu'une difficulté quelconque ait surgi de l'abandon, au profit de la juridiction judiciaire de certaines prérogatives de la juridiction administrative.

On pourrait donc élargir l'expérience.

Si, exceptionnellement, et pour une affaire délicate, il y avait inconvénient à soumettre un litige aux tribunaux de droit commun, les juges, très avertis, et plutôt timides à l'égard du pouvoir administratif dont ils dépendent, ne manqueraient pas de se déclarer incompétents. Et s'ils ne le faisaient pas, il resterait à l'administration la possibilité d'élever le conflit.

Il n'y aurait donc que des avantages à soumettre aux tribunaux de droit commun les litiges soulevés par les accidents causés par les automobiles militaires.

Ce serait rendre à la juridiction judiciaire une partie de ses attributions naturelles. Ce serait une étape vers la plénitude de juridiction du pouvoir judiciaire et vers la véritable séparation des pouvoirs.

Vu : Le Doyen,
BERTHELEMY.

Lu et approuvé, le Président,
René JACQUELIN.

Vu et permis d'imprimer :
le Recteur de l'Académie de Paris,
CHARLETY.

BIBLIOGRAPHIE

- APPLETON (J.). *Traité élémentaire du Contentieux administratif*. Paris 1927.
- BARTHELEMY (J.) et DUEZ (P.). *Traité élémentaire de Droit constitutionnel*. Paris Dalloz. 1926. in-8.
- BERTHELEMY (H.). *Traité élémentaire de droit administratif* II^e édition. Paris, Librairie Rousseau. 1926 in-8.
- BERINGUIER (R.). *Le problème de la circulation*. Librairie Sirey, Paris. 1929.
- COLIN (A.) et CAPITAN (H.). *Cours élémentaire de Droit civil*. Paris Dalloz. 1921-1922. 3^e édition, 3 vol. in-8.
- DUEZ (P.). *La responsabilité de la puissance publique en dehors du contrat*. Paris. Dalloz. 1927.
- DUGUIT (L.). *Traité de droit constitutionnel*. Bordeaux. 1924. in-8.
- GARÇON (E.). *Code pénal annoté*. Paris. Sirey. 1901. in-8.
- GARRAUD (R.). *Précis de droit criminel*. Paris. Sirey. 14^e édition. 1926. in-8.
- HAURIOU (M.). *Précis de droit administratif et de droit public*. II^e édition. Paris. 1927. in-8.
- JACQUELIN (R.). *Les principes dominants du contentieux administratif*.
- JACQUELIN (R.). *Légalité et responsabilité de l'administration. Cours de doctorat à la Faculté de Droit de Paris*. 1929-1930.
- LALOU (H.). *La responsabilité civile*. Dalloz. 1928.
- PLANIOU (M.) et RIPERT (G.). *Traité pratique de droit civil français*. Paris. Librairie Générale de Droit. 1925-1931. in-8.
- PERRAUD-CHARMANTIER (A.). *Manuel pratique de l'automobile. Législation et jurisprudence*. Paris. Sirey. 1927.
- SCHMIDT (J.-C.). *Faute civile et faute pénale*. Paris. Sirey. 1928.
-

RECUEILS ET REVUES

Recueil périodique et critique de jurisprudence de législation et de doctrine. Dalloz. Paris.

Nombreuses notes de MM. Hauriou, Appleton, Ripert, Josserand.

Nombreux arrêts et jugements de jurisprudence judiciaire et de jurisprudence administrative.

Recueil hebdomadaire de jurisprudence. Dalloz. Paris.

Recueil des arrêts du Conseil d'Etat. Collection Lebon. Librairie Sirey. Paris.

Nombreux arrêts.

Revue du droit public et de la science politique. Paris. Année 1914.

Etude de M. BARTHELEMY (J.) sur l'influence de l'ordre hiérarchique sur la responsabilité des agents de l'Etat.

ABREVIATIONS

D.P. Dalloz périodique.

D.H. Dalloz hebdomadaire.

C.E. Conseil d'Etat.

Civ. Chambre civile de la Cour de cassation.

Req. Chambre des requêtes de la Cour de cassation.

Cr. Chambre criminelle de la Cour de cassation.

Colmar Cour d'appel de Colmar,

Paris Cour d'appel de Paris.

R.p. Recueil des arrêts du Conseil d'Etat, page.

TABLE PAR ORDRE CHRONOLOGIQUE DES ARRETS

DU CONSEIL D'ETAT

RAPPORTES DANS L'OUVRAGE

	Pages
1895 21 juin (D.P. 1896 - 3 - 65).....	64
1906 26 janvier (D.P. 1907 - 3 - 93).....	50
1914 23 janvier Périn (R.p. 82).....	51
16 juillet (D.P. - 3 - 1).....	51
1917 8 juin Vasseur (R.p. 454).....	52
10 août Dames Farges (R.p. 657).....	51
1918 26 juillet (D.P. 1918 - 3 - 99).....	37
1919 6 juin Léveillé (R.p. 512).....	52
1920 9 juillet Bord-Tridon (R.p. 688).....	52
1921 13 mai Veuve Foureys (R.p. 488).....	52
1924 18 juin Veuve Bloch (R.p. 571).....	52
22 décembre (D.P. 1925 - 3 - 9).....	54
1925 7 janvier Delmas (R.p. 12).....	26
28 janvier Compagnie Générale des Voitures (R.p. 95)...	55
14 février Compagnie l'Urbaine et sieur Rivet (R.p. 157).	87
6 mars Caisse syndicale d'assurances des Forges (R.p. 430).....	56
28 mars Audibert (R.p. 350).....	55
6 mai Ville de Versailles (R.p. 431).....	26
27 mai Arpajoux (R.p. 330).....	88
9 novembre (D.H. 1926 - 10).....	69
29 décembre Consorts Bodson (R.p. 1186).....	115
1926 20 mai (R.p. 310).....	55
23 juillet (D.P. 1926 - 3 - 60).....	80
1927 17 juin Lopez (R.p. 677).....	72
1928 15 février Leclercq (R.p. 233).....	72
30 mars Robert Julien (R.p. 487).....	79
4 juillet Veuve Akar (R.p. 847).....	56
7 décembre Veuve Baron (R.p. 1280).....	87

TABLE PAR ORDRE CHRONOLOGIQUE DES ARRETS DE COURS
ET JUGEMENTS DE TRIBUNAUX
RAPPORTES DANS L'OUVRAGE

	Pages
1873 1 février Trib. Conf. (D.P. 73 - 3 - 17).....	43
1913 29 novembre Civ. (D.P. 1914 - 1 - 293).....	87
1914 12 juin Civ. (D.P. 1915 - 1 - 17).....	93
1918 24 juillet Civ. (D.P. 1918 - 1 - 63).....	88
1921 15 janvier Cr. (D.P. 1921 - 1 - 63).....	16
1923 7 février Civ. (D.P. 1926 - 1 - 93).....	23
15 juin Civ. (D.P. 1926 - 1 - 232).....	42
1924 26 mai Trib. conf. (D.P. 1924 - 3 - 52).....	44
29 juillet Civ. (D.P. 1925 - 1 - 5).....	60
13 octobre Colmar (D.H. 1925 - 68).....	24
17 novembre Colmar (D.H. 1925 - 68).....	24
1925 5 décembre Paris (D.P. 1929 - 2 - 99).....	78
1926 13 janvier Paris (D.H. 1926 - 105).....	60
1927 21 février Civ. (D.P. 1927 - 1 - 97).....	50
1928 9 juin Req. (D.H. 1928).....	80
13 novembre Dijon (R. Dijon 1929 - N° 7).....	86
1930 13 février Ch. Réu. (D.P. 1930 - 1 - 57).....	50
1931 20 février Trib. civil Loudéac. (Revue des usagers de la route 1931 - 3883).....	86
28 juillet Trib. corr. Cosnes (Revue des usagers de la rou- te 1931 - 3961).....	86

TABLE DES MATIERES

	<i>Pages</i>
INTRODUCTION	5
CHAPITRE PREMIER. — La responsabilité pénale du conducteur d'automobile militaire	9
Section I. — Le service n'influe pas sur la responsabilité pénale	11
Section II. — Les textes applicables : lois pénales, décrets, arrêtés préfectoraux et municipaux	11
Section III. — Les infractions	13
A. Les contraventions	13
B. Les délits	14
Section IV. — La juridiction compétente	16
CHAPITRE DEUX. — La responsabilité civile du conducteur d'automobile militaire	19
Section I. — La responsabilité civile du conducteur d'automobile militaire dans le service...	21
A. Le fait du service ne supprime pas la responsabilité civile	21
B. La responsabilité civile-est mise en jeu en cas de faute lourde et en cas d'infraction pénale	22
C. La responsabilité civile du conducteur et celle de l'Etat coexistent.....	24
Section II. — La responsabilité civile du conducteur militaire hors du service	25
CHAPITRE TROIS. — La théorie de la responsabilité de l'Etat	29
Section I. — La période d'irresponsabilité de l'Etat..	31
Section II. — L'idée récente d'une responsabilité de l'Etat	32

Section III. — La responsabilité de l'Etat selon le droit civil	33
Section IV. — Edification d'une théorie autonome de la responsabilité de l'Etat	34
A. La conception de la faute de service..	34
B. La conception de la faute personnelle.	35
Section V. — La règle ancienne du non cumul des fautes	35
Section VI. — La règle actuelle du cumul des fautes....	36
Section VII. — Conséquences de la règle du cumul des fautes.	38
CHAPITRE QUATRE. — La juridiction compétente pour statuer sur la responsabilité de l'Etat	39
Section I. — La juridiction administrative est seule compétente	41
A. Cas où la responsabilité de l'Etat est seule engagée	41
B. Cas où la responsabilité de l'Etat et celle du conducteur sont en cause....	44
Section II. — Le Conseil d'Etat est le seul tribunal administratif compétent.	45
Section III. — La compétence de la juridiction judiciaire serait préférable.....	45
CHAPITRE CINQ. — Evolution de la jurisprudence automobile du Conseil d'Etat	47
Section I. — La théorie de la faute de service.....	49
Section II. — La théorie de la présomption de faute	54
A. Elle reste fidèle à la théorie de la faute de service	56
B. Le fondement de la présomption	57
C. La charge de la présomption.....	58
D. Etendue de la présomption.....	59
E. Valeur de la présomption	62
Section III. — La théorie du risque.....	64

CHAPITRE SIX. — La jurisprudence automobile actuelle du Conseil d'Etat dans les principaux cas d'espèces	67
Section I. — La collision entre automobile et piéton..	69
Section II. — La collision entre automobiles	70
Section III. — La collision entre automobile et motocyclette	72
Section IV. — La collision entre automobile et bicyclette	73
Section V. — La collision entre une automobile et une voiture attelée	76
Section VI. — La responsabilité en cas d'accident occasionné par une voiture volée.....	78
Section VII. — Le transport gratuit	79
Section VII. — Les cas d'irresponsabilité	81
A. Généralités	81
B. Le cas fortuit ou de force majeure....	82
C. La cause étrangère	85
Section IX. — Les cas où la responsabilité est partagée	87
CHAPITRE SEPT. — La responsabilité civile du conducteur et de l'Etat en cas d'acquiescement du conducteur par la juridiction répressive	89
Section I. — Généralités sur la question	91
Section II. — Influence du jugement d'acquiescement sur la responsabilité civile du conducteur	92
Section III. — Influence du jugement d'acquiescement sur la responsabilité de l'Etat.....	94
CHAPITRE HUIT. — Influence de l'ordre hiérarchique sur les responsabilités en cause	97
Section I. — Le devoir d'obéissance militaire.....	100
Section II. — Influence de l'ordre sur la responsabilité pénale du conducteur	101
Section III. — Influence de l'ordre sur la responsabilité civile du conducteur	102
Section IV. — Influence de l'ordre sur la responsabilité pénale de l'auteur de l'ordre.....	103

Section	V. — Influence de l'ordre sur la responsabilité civile de l'auteur de l'ordre.....	104
Section	VI. — Influence de l'ordre sur la responsabilité de l'Etat	105
CHAPITRE NEUF. — L'indemnisation de la victime.....		107
Section	I. — L'introduction du recours devant le Conseil d'Etat	109
Section	II. — Le jugement du recours	110
Section	III. — Le cumul des fautes, des responsabilités et des actions	111
Section	IV. — L'indemnisation en cas de cumul des fautes. Le principe du non cumul des indemnités	113
Section	V. — L'indemnisation en cas de faute de service exclusivement	116
CONCLUSION		119
BIBLIOGRAPHIE		123
RECUEILS ET REVUES		124
ABREVIATIONS		124
TABLE DES ARRETS DU CONSEIL D'ETAT RAPPORTES DANS L'OUVRAGE (par ordre chronologique)		125
TABLE DES ARRETS DE COURS ET JUGEMENTS DE TRIBUNAUX RAPPORTES DANS L'OUVRAGE (par ordre chronologique).....		126
TABLE DES MATIERES		127
